

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

La Marine auxiliaire et ses principales applications

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Juin 1933, à 2 heures

PAR

Henri BELLON

Diplômé d'Études Supérieures de Droit Romain
et Histoire du Droit, de Droit Public et d'Économie Politique
Certifié d'Études Administratives et Financières
: de la Faculté de Droit de Paris

MEMBRES DU JURY :

Président : M. A. DE LA PRADELLE, Professeur.
Suffragants { M. BASDEVANT, Professeur.
 { M. GIDEL, Professeur.

LA FLÈCHE
IMPRIMERIE F. BESNIER
Rue de l'Hôtel-de-Ville

1933

LA MARINE AUXILIAIRE
ET SES PRINCIPALES APPLICATIONS

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

La Marine auxiliaire et ses principales applications

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Juin 1933, à 2 heures

PAR

Henri BELLON

Diplômé d'Etudes Supérieures de Droit Romain
et Histoire du Droit, de Droit Public et d'Economie Politique
Certifié d'Etudes Administratives et Financières
de la Faculté de Droit de Paris

MEMBRES DU JURY :

Président : M. A. DE LA PRADELLE, Professeur.
Suffragants { M. BASDEVANT, Professeur.
 { M. GIDEL, Professeur.

LA FLÈCHE
IMPRIMERIE F. BESNIER
Rue de l'Hôtel-de-Ville

1933

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A MES PARENTS

en hommage d'affectueuse reconnaissance



Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

Parmi les problèmes que soulève le droit de la guerre maritime, il en est un qui, jusqu'au début du XX^e siècle, attirait assez peu l'attention : la transformation des navires de commerce en navires de guerre ; autrement dit, le problème de la marine auxiliaire. Les événements de 1870 et de 1904 le mirent en lumière. Il en résulta une réglementation incomplète sur plusieurs points importants, par la VII^e convention de La Haye. La guerre devait donner un développement considérable et insoupçonné à cette institution. Bien que la question soit très actuelle, elle ne semble pas encore avoir été examinée dans son ensemble.

Pour l'étudier, il faut d'abord préciser la notion de flotte volontaire, examiner si elle est licite, et la comparer avec l'institution, maintenant prohibée, de la course, puis en voir la composition, c'est-à-dire indiquer d'abord quels sont les navires transformables et les procédés juridiques par lesquels on peut les intégrer dans la flotte militaire d'un pays, ensuite les principes juridiques qui s'imposent, quant à la composition des équipages.

Il faut résoudre ces questions en s'appuyant sur une idée maîtresse : le principe de l'incorporation dans la flotte militaire. Une marine auxiliaire sera licite s'il y a incorporation loyale et complète du matériel et des hommes. C'est ce qui la distingue des anciens corsaires. Lors-

qu'une règle est proposée, il faut examiner si elle renforce ou non l'incorporation du navire, c'est-à-dire, si elle resserre ses liens avec l'Etat, ou si elle les relâche. Dans un cas, il faut l'accepter ; dans l'autre la repousser. Seul, l'Etat a le droit de faire la guerre. Les hommes qu'il emploie ne sont que des instruments. Ce ne sont pas eux qui agissent, mais l'Etat. De là, vient toute la différence entre assassiner et combattre. L'Etat faisant seul la guerre, les instruments qu'il emploie doivent être sous son entière dépendance ; les hommes qui agissent pour lui ne profiteront des règles de faveur que la société accorde aux soldats, que si leurs liens avec l'Etat sont étroits. Alors, l'individu disparaît. Il ne reste plus qu'une unité incorporée au service de l'Etat. Si le lien avec l'Etat est lâche, ce n'est plus la personne publique qui agit, mais un particulier. Il n'est plus un soldat, mais un criminel, un marin, mais un pirate, et, comme tel, soumis à toutes les rigueurs des lois. L'Etat qui a eu la faiblesse de le laisser faire, ou même, fait plus grave, de l'encourager, est plus coupable encore, car il viole le droit des gens. Il ne le respecte que s'il use d'hommes et de navires loyalement incorporés dans ses forces militaires, si étroitement liés à lui, que le fait de l'homme devient le fait de l'Etat. Le principe de l'incorporation sera donc le criterium, la pierre de touche des solutions que l'on peut proposer aux problèmes soulevés par la marine auxiliaire, l'idée directrice, qu'il faut, sans cesse, avoir présente à l'esprit.

Si les navires de commerce sont loyalement incorporés, leur transformation est licite et nous verrons que les Etats en ont fait un usage de plus en plus étendu. Cet usage a rendu nécessaire la réglementation par la Conférence de

La Haye de 1907, car chaque Etat avait tendance à appliquer des règles conformes à ses doctrines propres. Les Etats posèrent des règles basées sur le principe de l'incorporation, mais ne purent s'entendre sur certaines questions, rendues plus complexes par la nécessité de protéger les droits des neutres. Des projets intéressants furent ensuite élaborés par l'Institut lors de différentes sessions, après une vaine tentative d'accord à la Conférence de Londres de 1909.

Puis nous étudierons quelle a été l'importance et le rôle des marines auxiliaires alliées et allemandes, au cours de la Grande Guerre. Nous rechercherons si les Etats belligérants ont loyalement appliqué les règles du droit des gens en cette matière.

Cet essai comprendra donc deux parties :

1^{re} Partie : La Marine auxiliaire est licite s'il y a incorporation loyale.

Chapitre I. — Principes du droit des gens.

Chapitre II. — Les Marines auxiliaires de 1870 à 1914.

Chapitre III. — L'effort de réglementation par des conventions internationales.

2^e Partie : Les Marines auxiliaires de 1914 à 1918.

Chapitre I. — Les Marines auxiliaires alliées.

Chapitre II. — La Marine auxiliaire allemande.

PREMIÈRE PARTIE

**LA MARINE AUXILIAIRE EST LICITE
S'IL Y A INCORPORATION LOYALE**

CHAPITRE PREMIER

LA MARINE AUXILIAIRE EST LICITE

SECTION I

Le Principe

En temps de guerre, les gouvernements font appel à toutes les forces et à toutes les ressources de la nation en hommes et en matériel. Ils ne se contentent ni de leurs vaisseaux, ni de leurs effectifs du temps de paix et font entrer dans l'armée d'anciens soldats, des moyens de transport détournés de leurs fonctions pacifiques (voitures, chemins de fer) etc... De même, ils incorporent à leur flotte les équipages et les navires de commerce aptes à la guerre. Ils n'hésitent pas à faire traîner leurs canons par des chevaux de réquisition ; pas davantage ils ne se font scrupule à mettre des artilleurs sur les vaisseaux empruntés aux particuliers. Si la guerre se fait correctement, selon ses lois reconnues, sous un chef qui connaît ses responsabilités et respecte ses devoirs, l'origine première et la propriété des instruments importent peu. Mais il faut, comme l'indique M. Dupuis (1) que « le patriotisme ne serve pas de masque

(1) Ch. Dupuis, Le droit de la guerre maritime, tome I, pages 112-113.

Les renvois sont numérotés par chapitre.

au brigandage » que le chef connaisse le droit de la guerre et le respecte. Depuis 1856, les particuliers ne peuvent plus faire la guerre pour leur compte. Ils ne peuvent plus agir que pour l'Etat, sous son contrôle et son autorité immédiate. Les corsaires étaient les corps francs de la mer, loin de toute surveillance. Ils devaient disparaître et être remplacés par des navires de commerce transformés en navires de guerre.

Ce qui importe avant tout, c'est la manière dont les moyens de guerre sont utilisés, les garanties qui existent contre les excès possibles. Les garanties sont obtenues par la soumission étroite aux commandements de l'autorité militaire, par l'existence de chefs qui pensent avant tout aux intérêts de leur patrie, obéissent au droit, à l'honneur, et ont le pouvoir d'en faire respecter les règles par les équipages.

Le principe de la transformation est admis par la grande majorité de la doctrine. James Brown Scott déclare (2) que la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre sera légitime tant que la guerre restera un système reconnu. « Si une nation peut construire un navire pour des buts de guerre, il est évident qu'elle peut transformer en bâtiment de guerre un navire marchand ». C'est pour elle une question de souveraineté nationale et d'opportunité. Toutefois, il est nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles s'opérera la transformation.

A. Desjardins a écrit (3) : « On peut, en thèse générale et sans heurter la déclaration de Paris, fortifier, compléter

(2) James Brown Scott — Les conférences de la Paix de La Haye de 1899 et 1907 — tome II, page 486.

(3) Desjardins — Le Congrès de Paris — pages 26-27.

la marine militaire par une marine auxiliaire, pourvu qu'on l'organise elle-même de façon purement militaire et qu'on évite absolument de la transformer en un instrument de guerre privée ».

Dans sa thèse sur la Marine Auxiliaire, M. A. Guiheneuc est du même avis. « L'incorporation de la Marine auxiliaire dans la Marine permanente, dit-il, respecte l'idée et la forme de la déclaration de Paris. L'instrument de guerre navale ainsi obtenu est infiniment plus complet et plus puissant que les corsaires isolés de jadis ».

M. Piedelièvre admet aussi que transformer un navire de commerce est un acte licite. « L'appel à toutes les forces vives de la nation, déclare-t-il (4), est chose à la fois nécessaire et légitime et, sur mer, le système des flottes volontaires, commandées par des officiers de la marine régulière, tenues d'observer les lois de la guerre et placées sous le contrôle direct de l'Etat, nous semble devoir donner pleine satisfaction à cette nécessité ».

Le principe de la transformation, sous certaines conditions que nous verrons plus loin, est si bien établi qu'il fut adopté à l'unanimité à la Conférence de La Haye de 1907. L'Amiral Siegel déclara (5) au nom de l'Allemagne à la 5^e séance de la Commission le 12 juillet 1907 : « Un navire de commerce transformé en navire de guerre en mer libre, devient juridiquement un navire de guerre, pourvu que les conditions légales exigées pour cette transformation soient observées ».

(4) R. Piedelièvre — Précis de droit international public — page 423.

(5) E. Lemonon — La Seconde Conférence de la Paix — p. 542.

SECTION II

Définition du navire auxiliaire

Le navire auxiliaire est donc un navire de commerce devenu navire de guerre. Mais il est bon d'en donner une définition précise. La notion de navire auxiliaire est comprise différemment selon les auteurs et selon les doctrines. De plus, il ne faut pas confondre le navire transformé avec d'autres bâtiments qui s'en rapprochent souvent, mais dont le statut juridique est fort différent. Pour Karl Strupp, les croiseurs auxiliaires sont « des navires de commerce construits de façon à pouvoir être transformés en bâtiments de guerre » (6). Cette définition est trop restrictive. Il ne faut pas hésiter à considérer comme navires de guerre certains bâtiments qui avaient été construits dans un but pacifique, mais que les nécessités de l'heure ont fait transformer. Il en a été ainsi de la plupart de nos chalutiers construits avant 1914.

A l'opposé, une définition beaucoup trop extensive fut proposée en 1907 à la Conférence de La Haye par la délégation anglaise (7). Elle proposa une définition du terme « vaisseau de guerre » qui assimilait aux navires de guerre belligérants, sous la dénomination de vaisseaux auxiliaires, les bâtiments de commerce belligérants ou neutres qui rendent certains services aux flottes belligérantes : transport de marins, de combustibles, exécution de réparations, etc..., si le navire devait se conformer aux ordres de mar-

(6) K. Strupp — *Eléments de Droit International Public* — p. 562.

(7) Dupuis, *op. cit.*, tome II, p. 527 et suiv.

che communiqués directement ou indirectement par la flotte belligérante. Mais l'attribution de la qualité de vaisseau auxiliaire aurait dû normalement leur conférer tous les droits des vaisseaux de guerre : droit de visite, droit de capture, etc... L'Angleterre ne pouvait l'admettre et elle avait raison. Il fallait incorporation réelle et loyale dans la flotte de guerre. Mais elle avait tort de vouloir leur donner les risques inhérents aux navires de guerre, sans les droits. Ils auraient pu être saisis ou détruits sans qu'une juridiction de prises soit appelée à statuer.

Cette proposition fut combattue par les délégations de Hollande, Etats-Unis d'Amérique et d'Italie. Alors l'Angleterre retira sa proposition. Elle revint sur le tapis quand la Conférence de Londres étudia l'assistance hostile.

Définir le navire auxiliaire, n'est pas, comme on pourrait le penser, une simple question d'école. La question s'est posée en 1915 au Chili (8). Avant la guerre, la Compagnie allemande « Kosmos » faisait par vapeurs un trafic actif sur les côtes du Chili. Ces navires prêtèrent aide et appui en 1914, aux navires de guerre allemands. Ils violèrent la neutralité chilienne et la Compagnie refusa de se soumettre aux ordres des autorités. Les faits sont exposés dans une note du gouvernement chilien au Ministre Plénipotentiaire d'Allemagne à Santiago, datée du 16 janvier 1915.

Le gouvernement du Chili prit des mesures énergiques. Tous les navires de la Compagnie Kosmos qui avaient prêté assistance aux navires de guerre par des fournitures,

(8) Alvarez — La grande guerre européenne et la neutralité du Chili — page 210 et suiv.

usage de T.S.F., etc..., furent considérés et traités comme des navires auxiliaires de la flotte allemande.

D'ailleurs, le gouvernement allemand avait eu la même attitude vis-à-vis des navires anglais. Le 4 novembre 1914, le ministre d'Allemagne au Chili télégraphia de Valparaiso au Ministre des Affaires Etrangères qu'un vapeur anglais avait débarqué ses passagers et était en train de se repeindre en noir. Cela faisait supposer qu'on voulait changer le statut du navire. Il demandait que le gouvernement examinât les indices qui pouvaient faire supposer une transformation en Croiseur auxiliaire. Si le soupçon était fondé, le navire devait prendre la mer ou être interné.

De plus, le 27 octobre 1914, le même diplomate avait déjà averti le gouvernement que les vapeurs anglais *Benbrook* et *Langoe* avaient quitté le Chili pour approvisionner en charbon des navires de guerre anglais. Après cette réclamation, ils furent considérés par le Chili comme navires auxiliaires de la flotte anglaise.

Le 6 novembre 1914, le gouvernement chilien ordonna de débarquer le charbon des navires déclarés auxiliaires pour assurer l'internement de ceux qui ne quitteraient pas les ports dans le délai de 24 heures. Puis, à la suite du départ clandestin des navires allemands *Luxor* et *Memphis*, le 20 novembre, le Ministre des Affaires Etrangères déclara qu'il fallait interdire la sortie des ports à tous les navires de la Compagnie Kosmos et, dans ce but, leur refuser les provisions. Le 12 janvier 1915, les circonstances n'étant plus les mêmes, le Ministre fit suspendre l'interdiction de sortir et de charbonner, sauf pour les navires déclarés auxiliaires de la flotte allemande qui demeureraient internés.

Le Chili a donc considéré comme navires auxiliaires les navires qui fournissaient aux navires de guerre du charbon, des vivres, transportaient les équipages des navires pris, etc... On peut citer les navires allemands *Santa Isabel*, *Rhakotis*, *Sais*, *Tannis*, *Négada*, *Amasis* (9 décembre) *Sacramento*, *Ramsès*, *Memphis*, (23 décembre 1914). Le *Göttingen* fut déclaré navire auxiliaire le 8 décembre 1914, pour avoir communiqué avec un navire de guerre allemand, malgré l'ordre contraire. Mais cette décision fut rapportée le 17 février 1915.

Tous ces navires semblent avoir été des navires affrétés et nous verrons plus loin que la décision du Chili peut être critiquée.

Il ne faut pas, en effet, considérer comme navire auxiliaire tout navire armé ou ayant un lien avec un gouvernement belligérant.

En premier lieu, un navire peut être armé pour sa défense et ne pas perdre la qualité de navire de commerce. Le problème du navire armé pour sa défense s'est posé surtout pendant la guerre mondiale.

En 1913, le Premier Lord de l'Amirauté, W. Churchill, proclama l'intention de l'Angleterre d'armer les navires de commerce pour qu'ils résistent aux croiseurs auxiliaires. Bien que l'Institut de Droit International ait admis l'armement dans un but défensif, la doctrine resta divisée. En effet, on admet qu'en cas de guerre, un navire de commerce doit subir la visite et la saisie. Pour de nombreux auteurs, la résistance par la force à ces mesures est illicite, les Puissances de l'Entente ont admis la légitimité de l'armement défensif. Ce fut le cas de l'Italie par l'article 209 du « Codice per la Marina Mercantile ». En riposte, le gou-

vernement allemand invita les commandants des navires de guerre à briser toute résistance des navires armés défensivement. Les marins étaient traités comme des prisonniers de guerre, ce qui est très discutable.

D'autres auteurs (9) admettent la légitimité de l'armement défensif. Ils soutiennent qu'un navire marchand de nationalité belligérante, menacé de saisie, peut se défendre. Donc, il a le droit d'être armé pour sa défense. On ne peut l'assimiler à un navire de guerre s'il n'est pas commandé par un officier de la marine militaire et s'il ne porte pas un équipage militaire. Mais il n'a certainement pas le droit de visite et de capture. Son armement n'a pour but que sa défense.

La question de savoir si le navire armé défensivement reste navire marchand ou devient navire auxiliaire était particulièrement importante pour l'application des règles de l'hospitalité maritime en port neutre. Les neutres furent, dans l'ensemble, assez larges. Mais la Hollande exagéra quelque peu la notion qu'elle se faisait de ses devoirs d'Etat neutre. Elle déclara qu'elle ne donnerait asile à aucun navire de guerre ou navire assimilé ; elle faisait rentrer dans cette dernière catégorie les navires marchands alliés armés pour leur défense. Ce fut l'origine de l'incident du *Melita*, navire marchand armé d'un seul canon. En réalité, il ne faut pas considérer le navire armé comme un navire de guerre. Celui-ci étant seul l'objet de cette étude, il n'y a pas à insister sur ce problème.

Il ne faut pas non plus considérer comme navires de

(9) Voir Rolin — Le droit moderne de la guerre — tome II, p. 32.

guerre auxiliaires, les navires affrétés pour une durée déterminée ou des voyages fixés. Ils restent navires de commerce voyageant pour l'Etat et conservent leur équipage normal. Ils ne deviennent pas navires de guerre.

Le problème est plus délicat pour les navires annexes, navires de transport de munitions, d'hommes, etc... Font-ils partie de la force armée d'un Etat belligérant et sont-ils soumis aux lois de la guerre maritime ? Il faut distinguer plusieurs cas. Si ce sont des bâtiments de guerre ou des navires publics ou privés munis d'un équipage et d'un commandant de la marine militaire, ils deviennent bâtiments de guerre. Il faut qu'ils se soumettent aux conditions de transformation posées par le Droit international. Ils rentrent alors dans le cadre de cette étude même, s'ils ne sont pas affectés au combat.

Au contraire, si les conditions posées par la Conférence de La Haye ne sont pas remplies, le navire qui transporte des vivres, des munitions ou des troupes, est un simple navire annexe. Comme le dit M. Rolin (10), il « ne constitue pas plus un navire de guerre que ne constitue un militaire dans la guerre terrestre l'entrepreneur de transports qui suit l'armée avec des approvisionnements destinés à celle-ci, ou qui transporte les troupes d'une région dans une autre ». C'est aussi l'opinion de M. H. Cangardel (11), qui, parlant des ravitailleurs d'escadre, s'exprime ainsi : « Pour eux, il n'y avait pas changement de régime. Ils ne devenaient pas partie intégrante de la flotte de guerre. Ils restaient bâtiments de commerce placés sous le

(10) Rolin, *op. cit.*, p. 32.

(11) H. Cangardel — La Marine Marchande Française et la guerre.

régime de la réquisition ». Ces navires annexes ne seront donc pas étudié ici. Il semble que le Chili ait eu tort de qualifier les navires allemands de navires auxiliaires. Ils étaient plutôt des navires affrétés. Mais, comme chaque Etat neutre est responsable des conséquences des violations de la neutralité que son manque de vigilance peut entraîner, il faut lui reconnaître le droit d'assimiler certains navires de commerce à des navires de guerre. C'est ce que le gouvernement chilien a fait avec raison.

Enfin, nous laisserons en dehors de cette étude, les navires hôpitaux qui sont soumis à un régime spécial. Nous n'étudierons donc que le navire de guerre auxiliaire proprement dit. On peut le définir ainsi : le navire auxiliaire est un navire acheté ou réquisitionné à la marine de commerce par un Etat belligérant qui l'incorpore dans sa marine de guerre, conformément aux règles posées par les conventions internationales et en vue d'un service quelconque, service de combat ou autre.

SECTION III

La Marine auxiliaire et la course

L'idée d'utiliser les navires de commerce dans la guerre sur mer est ancienne. La course en est une application bien connue. A la fin du XVIII^e siècle, elle est étroitement réglementée. On exige des corsaires des lettres de marque d'un belligérant autorisant le navire à faire la course pour une durée déterminée et le dépôt d'un caution-

nement. Il est interdit de recevoir des lettres de marque de deux Etats différents. Les corsaires devaient soumettre les prises à la juridiction de l'Etat qui avait autorisé la course.

Mais la course se discrédita peu à peu. Elle entraînait des abus. Elle rendait la guerre encore plus barbare. On ne veut plus permettre à des particuliers avides, le pillage déjà proscrit dans la guerre terrestre. La France provoqua la déclaration de Paris de 1856 qui abolit la course. Le moment était bien choisi. Notre commerce maritime était alors prospère. La France aurait été la première victime des corsaires, puisqu'elle possédait alors la deuxième marine marchande du monde. De plus, la nouvelle technique navale semblait rendre la course presque impossible. Le navire à voile était trop lent pour prétendre lutter contre les navires à vapeur. Et ces derniers ne pouvaient être de bons corsaires, car la nécessité de se ravitailler en charbon leur enlevait l'indépendance indispensable.

L'abolition de la course fut favorablement accueillie. Mais il ne faudrait pas qu'elle puisse devenir lettre morte par l'utilisation d'une marine auxiliaire. On a dit que la formation des flottes volontaires préparait le rétablissement de la course. C'est une erreur complète. Il y a, entre la course et la guerre au commerce par croiseurs auxiliaires, des différences substantielles. Le seul point de ressemblance, c'est que les vaisseaux sont fournis par la marine marchande. Les critiques adressées à la course ne s'appliquent pas aux navires transformés. Il n'y a pas armement par des particuliers en vue de gains particuliers. On ne peut plus parler de « guerre privée au service de la guerre publique et se couvrant de son drapeau », de « pa-

triotisme exploité par la cupidité » (12). Il y avait aussi impossibilité pour l'Etat qui permettait la course de s'assurer que ses ordres n'étaient pas négligés, que ses instructions n'étaient pas méprisées par ces capitaines qui n'étaient ni choisis, ni contrôlés, ni récompensés par lui.

La révolution dans la navigation a limité le nombre des vaisseaux marchands pouvant jouer un rôle dans la guerre. A l'époque de la marine à voile, les différences de vitesse étaient peu sensibles, la plupart des vaisseaux pouvaient devenir corsaires. Avec la vapeur les voiliers ne peuvent intervenir dans la guerre. Ils ne peuvent ni fuir, ni se défendre, ni attaquer. Parmi les navires à vapeur, la force des machines crée des inégalités. L'avantage est en général aux plus rapides et aux mieux protégés, les autres sont impropres au combat. Il faut des aménagements coûteux et spéciaux. Les croiseurs auxiliaires étant peu nombreux, il est facile de leur assurer des commandants choisis et des équipages disciplinés. Il y a assez d'officiers de carrière pour se passer d'aventuriers. La nécessité étant d'accord avec la possibilité, ces deux facteurs du droit des gens qui marchent toujours de pair ont fait surgir l'interdiction de la course. La Marine auxiliaire est conforme à la déclaration de Paris.

Il n'y a donc entre la marine auxiliaire licite et la course interdite qu'un seul point commun et toutes les différences que l'on peut trouver entre un navire de guerre et un instrument de guerre privée. Dans les cas particuliers qui se présentent en pratique, il est important de savoir si on est en présence d'un navire auxiliaire ou d'un corsaire.

(12) Dupuis, *op. cit.*, tome I, p. 117 et suiv.

Depuis 1856, les corsaires n'ont droit qu'au traitement des pirates. Les marins des navires transformés sont des combattants réguliers s'ils respectent certains principes posés par les conventions internationales pour empêcher le retour de la course. Nous étudierons plus loin ces conditions.

Il est intéressant de constater qu'il y a eu dans la doctrine récente une théorie qui, si elle était admise, amènerait rapidement le retour des excès de la guerre de course. Sir Travers Twiss a soutenu que tout navire marchand est libre de courir sus à l'ennemi, car la guerre rend ennemis tous les sujets des Etats ennemis. C'est une erreur. Un navire privé sans commission régulière est sans droit, même contre un navire ennemi. Il ne peut se permettre une agression ; il n'a pas le droit de prendre part à la guerre. Les idées modernes s'y opposent. Jadis, on exigeait des garanties des corsaires. Comme le dit M. Dupuis : « Comment permettre la guerre à des capitaines sans mandats, agissant au gré de leurs fantaisies et de leurs passions. La guerre est une relation d'Etat à Etat. Elle ne peut conserver ce caractère qu'à la condition que nul ne la fasse qu'au nom de l'Etat, par ordre et sous l'autorité de l'Etat ». On peut admettre, que les particuliers se défendent dans certains cas, mais non qu'ils prennent l'offensive. Un navire marchand peut résister sans que nulle rigueur ne vienne aggraver sa capture. S'il l'emporte, le navire ennemi devient sa prise. Mais l'attaque est sans raisons, donc sans excuses. Des vaisseaux non commissionnés n'offrent aucune garantie que les hostilités seront conformes aux lois de la guerre. Des excès seraient inévitables.

SECTION IV

Composition de la Marine auxiliaire

§ 1. — *Le Matériel.*

Contrairement à l'opinion de K. Strupp, on peut dire que le navire auxiliaire est celui qui, ayant été construit dans un but pacifique, est transformé en navire de guerre. Mais tout navire de commerce n'est pas apte à devenir navire de combat, soit qu'il ne présente pas les qualités nécessaires, soit que son statut primitif empêche la transformation. Enfin, il est intéressant d'étudier par quels procédés juridiques, l'Etat incorporera le bâtiment.

Tous les paquebots ne sont pas aptes à devenir croiseurs auxiliaires. Ils doivent avoir des soutes à charbon à grande capacité pour posséder un approvisionnement en combustibles suffisant. Leur vitesse doit être grande pour pouvoir rejoindre les navires marchands poursuivis. De plus, c'est leur seule défense contre les navires de guerre. Le croiseur auxiliaire doit soigneusement éviter les moindres projectiles, car il n'est pas protégé. Il possède, en général, un compartimentage soigné. Mais un seul obus peut réduire sa vitesse et en faire une proie facile pour l'ennemi.

On ne choisit donc comme croiseurs auxiliaires que des navires ayant une vitesse et un tonnage déterminés. En Allemagne, avant la guerre, il fallait que le navire jauge plus de 20.000 tonnes et atteigne plus de 20 nœuds de vitesse commerciale moyenne pour être croiseur auxiliaire de première catégorie. Au début des hostilités, les navires allemands de cette catégorie avaient une vitesse moyenne

oscillant entre 22 nœuds 5 et 23 nœuds. Le plus lent était le *Colombus*, 20 nœuds et le plus rapide le *Kronprinzessin Cecilie*, 23 nœuds 5.

Enfin, il faut, dès le temps de paix, prévoir des emplacements renforcés pour les canons. En général, la construction a lieu sous le contrôle des autorités navales qui, en échange, donnent des primes importantes.

Tous les navires auxiliaires ne sont pas des croiseurs rapides. Tous les navires peuvent devenir utiles dans les rangs de l'armée navale. L'Allemagne a utilisé des croiseurs auxiliaires fort lents. De plus, il n'est pas nécessaire d'avoir des bâtiments exceptionnels pour les transformer en patrouilleurs, dragueurs, etc... Les types les plus variés ont été utilisés au cours de la dernière guerre. On peut dire que toute embarcation à moteur est bonne. Si elle peut porter un canon de 75 cm elle devient un patrouilleur. Les voiliers sont très utiles : munis d'appareils microphoniques, ils forment des écouteurs parfaits. Beaucoup d'entre eux se sont couverts de gloire pendant la grande guerre.

Donc, pratiquement, tous les navires peuvent être transformés. La question de savoir quels navires sont transformables juridiquement est plus complexe. D'après la convention de La Haye, tous les navires de commerce peuvent être transformés. Pendant la guerre, l'Allemagne a employé des sous-marins pour faire le commerce. Plus tard, elle les a transformés en engins de guerre et cette transformation était parfaitement licite.

Au contraire, à suivre strictement le texte de La Haye, on ne pourrait transformer les navires de plaisance. Si la convention ne les a pas prévus, c'est parce qu'ils ne forment qu'une faible partie des navires transformables.

Mais un yacht peut devenir croiseur léger, éclaireur, patrouilleur, dragueur, etc... D'ailleurs, à la conférence de Londres, le 25 février 1909, M. Renault déclara que, dans l'esprit de la conférence, le mot navire de commerce « doit comprendre tous les navires autres que les navires d'Etat ». La transformation d'un yacht est donc permise, malgré l'omission involontaire de la VII^e Convention (13).

Le problème est plus délicat pour les navires de commerce déjà soumis à l'autorité de l'Etat. Ce dernier s'en servait pour faire le commerce ou les avait affectés à des services publics non militaires. Au premier abord la transformation semble interdite. L'article premier de la Convention de La Haye dit que le navire transformé doit être « placé sous l'autorité de la puissance dont il porte le pavillon ». On peut en conclure qu'il ne s'y trouvait pas avant, et cette solution est renforcée par l'avis de Louis Renault (voir supra). Mais cette solution est critiquable. Pourquoi l'Etat ne pourrait-il pas transformer lui-même ses propres navires en cas de nécessité ? Il aurait mieux valu que la Convention vise à la fois les navires privés et les navires publics.

Il n'y a pas non plus d'obstacles rationnels à la transformation des navires de commerce ennemis capturés. Elle est possible si une sentence du tribunal des prises a validé la capture. La prise n'est plus un navire ennemi, mais la propriété de l'Etat capteur. C'est le navire du capteur que l'on transforme. On peut admettre la transformation, même si la capture n'a pas encore été soumise au tribunal des prises, le navire n'est pas encore propriété de l'Etat

(13) Voir Fauchille — *Traité de Droit International Public* — tome II, page 377-378.

capteur, mais il est en sa possession. Le capteur peut même, dans certains cas, détruire sa prise avant qu'elle ait été jugée ! Toutefois la transformation sera caduque, si la capture est déclarée illégale par le jugement. Cette solution rationnelle semble contraire à la Convention de La Haye qui n'admet pas la transformation des navires d'Etat. Elle est cependant de pratique courante.

Au contraire, la Convention parle des navires de commerce sans distinguer les navires des belligérants et ceux des neutres. Donc, les navires des neutres peuvent entrer par transformation dans la force armée d'un Etat. Les navires neutres peuvent être réquisitionnés, puis transformés, le navire perd alors sa nationalité pour acquérir celle de l'Etat belligérant pour la durée de la transformation. Il va sans dire qu'il est interdit d'équiper et d'armer après l'ouverture des hostilités des navires auxiliaires dans les ports neutres. Sinon, il y aurait violation de la neutralité ! Par application de ce principe, l'Angleterre empêche le paquebot *Ireland* acheté par les Etats-Unis de rejoindre l'escadre américaine pendant la guerre avec l'Espagne.

Tels sont les navires transformables juridiquement. La Convention de La Haye est imprécise. Elle a été reproduite dans les articles 3 et 8 du règlement de l'Institut international d'Oxford, mais on y a remplacé les mots « navires de commerce » par les termes plus généraux de « navires ». Ainsi tous les navires sont transformables sans discussion possible. Cette règle mériterait de passer dans le droit positif international. D'ailleurs, en pratique, les Etats transforment tous les navires, ils estiment avec raison que le silence de la convention de La Haye est un oubli et non une défense.

Le procédé juridique, par lequel l'Etat incorpore le navire dans sa flotte, est une question de législation interne et non de droit international. La façon dont l'Etat est possesseur ne regarde pas les puissances étrangères. Elle résulte d'un arrangement entre le gouvernement et ses sujets.

En pratique, il y a parfois prêt gratuit du propriétaire à l'Etat. C'est rare, en raison de la valeur considérable des navires. Pendant la guerre hispano-américaine, le propriétaire du yacht le *Corsair* le mit gratuitement à la disposition du gouvernement. Il devint croiseur léger. Le propriétaire ne voulut recevoir aucune indemnité, malgré les dégâts causés.

Parfois aussi il y a nolis, louage de vaisseau. C'est un contrat de droit privé où l'Etat traite d'égal à égal avec le propriétaire.

Plus souvent, l'Etat se procure ses croiseurs auxiliaires par l'exécution du contrat postal. Lors de la mise en chantiers de navires rapides, il est convenu entre l'Etat et les propriétaires que ces derniers, moyennant des primes spéciales, feront effectuer à bord des aménagements qui faciliteront l'armement. Il est décidé qu'en cas de guerre le navire fera partie de la flotte auxiliaire.

Enfin le cas le plus fréquent est celui de la réquisition des navires, du matériel, des provisions, etc... Il y a main mise sur le navire par l'autorité maritime militaire, en vertu d'un ordre et moyennant indemnité. Alors Etats-Majors et équipages ne sont pas tenus de prêter leur concours si le navire doit être armé et navire auxiliaire.

En pratique, pendant la guerre, les navires réquisitionnés et militarisés ont été soumis à deux régimes distincts.

Certains furent militarisés en conservant leur autonomie. Ils devenaient purement et simplement navires de guerre. Les lois et règlements sur le service à bord s'appliquaient. Les hommes étaient habillés, payés et nourris comme marins de l'Etat.

D'autres furent militarisés sans conserver leur autonomie. Ils étaient administrativement rattachés à un groupement naval existant. Le fait de n'être pas une unité indépendante ne modifiait pas le statut du personnel qui restait équipage militaire.

D'après O. Guiheneuc le navire auxiliaire ne peut être acheté par l'Etat, car alors il devient navire de guerre proprement dit. C'est une erreur. Il ne faut pas distinguer les navires de guerre proprement dit et les navires auxiliaires. Tous deux sont navires de guerre. On peut, certes, distinguer le navire de guerre par construction et le navire de guerre par transformation, mais tous deux ont le même statut juridique. Donc le navire transformé peut être acheté par l'Etat sans changer de nature. C'est l'incorporation qui modifie le statut du bâtiment et non le mode d'incorporation. Les exemples de navires auxiliaires achetés sont très nombreux. On peut citer le paquebot *América*, acheté en 1886 par l'Italie qui en fit un transport porte-torpilleurs ; les paquebots *Patria* et *Patriota* achetés par l'Espagne, à la Compagnie Hambourgeoise Américaine lors de la guerre Hispano-Américaine, de nombreux bateaux-pièges anglais, etc...

§ 2. — *Les Equipages.*

Le principe de l'incorporation nous a déjà permis de définir le navire auxiliaire en le distinguant du navire

armé, du navire de transport, du navire affrété et du corsaire. Nous avons pu constater que presque tous les navires pouvaient être incorporés et étudier les procédés juridiques d'incorporation. Le même principe général va s'appliquer aux équipages. L'équipage du navire auxiliaire doit être incorporé loyalement dans la marine militaire. C'est ce principe qui doit servir de fil directeur dans l'étude de sa composition et des règles qui doivent s'appliquer.

Si l'équipage du navire auxiliaire est capturé, il ne sera pas soumis au même traitement, selon que l'adversaire le considérera comme formé de marins de commerce, de militaires ou de corsaires, c'est-à-dire de pirates.

L'équipage peut théoriquement, en temps de guerre, être composé, soit d'officiers et de matelots de la marine de guerre, soit avoir seulement les officiers ou même le seul commandant de la marine militaire, soit enfin être composé, état-major et équipages, de marins de commerce ou même d'étrangers. En présence de solutions aussi variées, il est indispensable de poser des règles précises. Les abus de la course sont venus de la prédominance de l'esprit de lucre chez les équipages et de la faiblesse du commandement. A part quelques glorieuses exceptions, les chefs étaient des enfants perdus, échappant à toute autorité, car ils n'étaient pas intégrés dans des corps hiérarchisés. Les équipages, mal composés, venaient souvent des bouges. Il en résultait une indiscipline fréquente et l'inobservation des lois de la guerre. La marine auxiliaire se doit de ne pas retomber dans de tels abus. Il faut, en appliquant le principe de l'incorporation dans la marine militaire, prohiber les instincts de lucre chez les armateurs et les équipages, veiller à la bonne composition et à la hiérarchie des

états-majors, assurer un bon recrutement des marins et une forte discipline. La Convention de La Haye est intervenue en cette matière. Mais elle laisse de nombreux points dans l'ombre. Il est bon d'étudier les principes qui se dégagent du droit international. Nous verrons plus loin les règles posées à La Haye. Il faut se rappeler que la déclaration de Paris a voulu, avant tout, interdire la guerre navale aux particuliers, donc « réserver la qualité de belligérant maritime aux forces navales des Etats régulièrement constituées ».

Une mesure efficace pour éviter le retour des abus de la course est de proscrire l'instinct de lucre chez les armateurs et les combattants. Payer à l'armateur le prix de location du vaisseau par une quote part des prises est contraire à ce principe, surtout si l'armateur répartit lui-même les parts entre les gens de l'équipage. L'armateur doit toucher un prix de location ou une indemnité, et ne doit pas être intéressé aux prises. Il faut le mettre hors de cause lorsqu'il a fourni son navire. L'équipage peut toucher des parts de prise, mais il faut les distribuer d'après les règlements de la marine de guerre permanente. (En France, articles 19 et suivants de l'ordonnance de 1681). En tous cas, ce n'est pas l'armateur qui doit s'entendre avec son équipage pour la répartition des parts.

Le principe de l'incorporation exige aussi que les équipages soient soumis à la discipline et aux règlements de la marine militaire permanente. Il en est ainsi en France où l'article 56 de la loi de 1896 sur l'Inscription maritime décide que les inscrits appelés, rappelés ou mobilisés qui équipent les navires auxiliaires« sont soumis à toutes les obligations imposées aux marins en activité par les lois et

règlements en vigueur. Ils sont justiciables des tribunaux militaires de l'armée de mer en temps de paix, comme en temps de guerre. » (14)

Bien avant la Convention de La Haye, les auteurs souhaitaient que les navires auxiliaires soient commandés par des officiers de la marine de l'Etat. Ils demandaient qu'au moins le Commandant soit de la marine permanente ou de sa réserve, qu'il ait servi ou serve comme officier dans la flotte de l'Etat. En fait, avant 1907, la plupart de nos paquebots étaient commandés, en temps de paix par des officiers en congé illimité ou par des officiers de réserve. Ils devaient conserver leur commandement en temps de guerre. Les paquebots de la flotte volontaire russe étaient commandés, dès la fin du XIX^e siècle par un officier de la marine impériale et ils avaient un second officier à bord. En Angleterre, il était prévu pour les croiseurs auxiliaires un Etat-major d'officiers de la marine royale. La convention de La Haye devait adopter ces règles.

L'équipage d'un navire auxiliaire doit être recruté et entretenu. Le principe de l'incorporation exige que ce soit l'Etat qui remplisse cette mission, c'est-à-dire l'Administration de sa Marine. Tous les auteurs critiquent le recrutement par les armateurs dont nous verrons un exemple célèbre dans la marine volontaire prussienne de 1870. M. C. Dupuis estime que ce mode de recrutement était ce qu'il y avait de plus critiquable dans le système prussien. Il n'y avait aucune garantie contre le mauvais choix des commandants et des marins. D'après M. Guiheneuc (15) c'était

(14) Guiheneuc — La Marine auxiliaire en Droit international — p. 49.

(15) Guiheneuc, *op. cit.*, p. 62-63.

un « vice suffisant pour permettre à un Etat signataire de traiter en pirates un équipage et un Etat-major de navire auxiliaire d'un Etat cosignataire, si cet équipage et cet état-major ne contenaient pas un commandant et quelques matelots au moins appartenant à la marine de guerre permanente ». Mais on ne peut interdire à un Etat de conserver au navire, tout ou partie de l'ancien équipage de commerce. Alors, le recrutement par l'armateur est ancien. On est en présence d'un état de fait. Ce personnel homogène peut être précieux, le gouvernement l'incorpore. Mais il est certainement contraire à la déclaration de Paris qu'un armateur recrute un équipage au cours de la guerre pour un navire transformé et en vue de prises à effectuer.

En théorie, on peut composer l'équipage d'éléments variés, il peut y avoir des marins militaires faisant partie, soit de la marine permanente, soit de la réserve de l'armée navale. Ils sont recrutés par le système de l'inscription maritime, par conscription ou par engagements volontaires. L'ensemble donne en France un personnel nombreux, suffisant pour armer les navires auxiliaires. A l'étranger, on peut faire entrer dans l'équipage des éléments nationaux, non préalablement militarisés. C'est rare en France où la plupart des hommes valides sont réservistes.

Enfin, dans certains pays, on peut concevoir l'incorporation d'étrangers. Dans les Etats où les règles sur les équipages des navires marchands sont moins strictes que chez nous, ils sont souvent composés de marins non nationaux. Un Etat peut les faire embarquer sur ses navires auxiliaires. Mais il est certain que l'élément étranger ne doit pas prédominer. La règle est ancienne. Jadis les étrangers ne pouvaient recevoir des lettres de marque. En 1847,

les Etats-Unis en guerre contre le Mexique voulaient traiter en pirate tout sujet d'un Etat tiers monté sur un corsaire. Pendant la guerre hispano-américaine, le gouvernement espagnol estima que les croiseurs auxiliaires ne pourraient avoir des équipages formés en majorité d'étrangers. Ils devaient être recrutés exclusivement parmi les marins nationaux. Ce peut être difficile à réaliser, car ils sont déjà embarqués sur les navires de guerre préexistants. De plus, un Etat peut admettre l'enrôlement des étrangers dans son armée. La règle était donc désirable, mais trop absolue. Le décret espagnol du 24 avril 1898, article 7, consacra une solution moyenne : « Seront considérés et jugés comme pirates avec toute la rigueur des lois, les capitaines, patrons, officiers de navires qui, n'étant ni Nord-Américains, ni montés par un équipage aux deux tiers américain seront capturés exerçant des actes de guerre contre l'Espagne, même s'ils sont pourvus de lettres de marque délivrées par la République des Etats-Unis ». Il ne faut pas oublier que les Etats-Unis n'étant pas signataires de la Déclaration de Paris, avaient le droit de faire la course. Mais l'Espagne exigeait que les équipages soient, pour les deux tiers, nationaux. Elle s'engageait, par le fait même, à observer la même règle pour ses croiseurs auxiliaires. Cette règle est justifiée. Les étrangers s'enrôlent, non par patriotisme, mais par intérêt personnel. Ils sont plus difficiles à discipliner que les nationaux, car ils ne sont pas toujours d'une honorabilité parfaite. La règle espagnole était juste, malgré son apparence arbitraire. Le maximum d'un tiers assure la majorité et la force en cas de rébellion aux marins nationaux. On peut regretter que cette solution n'ait pas été adoptée à La Haye. L'enrôlement d'étrangers sur

les navires auxiliaires est beaucoup plus fréquent que sur les navires de guerre. Il y en a eu de nombreux exemples pendant la dernière guerre.

La meilleure solution est dans un équipage formé uniquement d'hommes de la marine militaire. C'est respecter la déclaration de 1856. En pratique' cela devient de plus en plus indispensable : pour le combat il faut une grosse proportion de spécialistes : canonniers, torpilleurs, signaux, etc..., la marine militaire peut seule les fournir.

La convention de La Haye devait être insuffisante sur ce point et sur d'autres. Mais, avant d'en aborder l'étude, il faut examiner les principales applications de la Marine auxiliaire de 1870 à 1914. C'est son rôle, de plus en plus important, qui a montré aux Etats la nécessité de poser des règles précises.

CHAPITRE II

LA MARINE AUXILIAIRE DE 1870 A 1914

On trouve très tôt dans l'histoire des applications de la Marine auxiliaire ou des institutions voisines. Dès 1652, les Hollandais complètent leurs forces navales avec des navires de commerce armés. En 1673, une proclamation de Guillaume III invite ses compatriotes à lui prêter le même concours. Colbert, créant l'inscription maritime, unit étroitement les marines de guerre et de commerce. Un même individu est tour à tour marchand, corsaire et matelot du Roi. Tous les vaisseaux marchands portaient des canons et l'on pouvait toujours transformer un navire de commerce, en bâtiment de guerre ou en corsaire.

Puis, en 1856, c'est l'interdiction de la course. Il semble qu'un fossé infranchissable sépare désormais les deux marines. Mais, dès 1870, l'Allemagne devait montrer une voie nouvelle.

SECTION I

La Marine auxiliaire Prussienne de 1870

Son organisation était prévue par un décret du 24 juillet 1870, faisant « appel à tous les marins et propriétaires

de navires allemands pour les inviter à se mettre, avec leurs ressources et leurs navires, à la disposition de la Patrie ».

Les navires devaient d'abord être examinés par une commission d'officiers et d'ingénieurs de la marine ; s'ils étaient utilisables on les évaluait, et un dixième de la valeur était immédiatement remis au propriétaire pour faciliter l'engagement des équipages. En cas de perte pendant la guerre, le propriétaire recevait une indemnité égale à l'évaluation. Si le navire était restitué intact, le propriétaire gardait le dixième reçu comme prix de location. Les risques étaient donc limités. Les profits éventuels consistaient en des primes fixées à l'avance, allouées par l'Etat en cas de prise ou de destruction de navires ennemis. Leur montant variait de 50.000 thalers (1) pour une frégate cuirassée à 10.000 thalers pour un navire à hélice.

Fait important, l'armateur recrutait officiers et matelots sans que l'Etat intervienne pour fixer les conditions, salaires, parts de prise, etc... Toutefois, un certain lien existait entre l'Etat et les officiers et matelots. Ils devaient faire partie de la marine fédérale pour la durée de la guerre, en porter l'uniforme et les insignes, en observer les règlements, prêter le serment militaire. Si, au cours du service, ils devenaient incapables de travailler, l'Etat devait leur accorder des pensions « d'après les règles en vigueur dans la marine militaire ». Les officiers recevaient patente de leurs grades. Ils pouvaient sur leur demande, en cas de service exceptionnel, être admis définitivement dans la marine militaire.

Les navires devaient naviguer sous le pavillon mili-

(1) Le thaler valait 3 fr. 75, soit 18 fr. 75 actuels.

taire de la confédération après armement par la marine fédérale. Mais personne ne répondit à l'appel du Roi de Prusse. Cependant, le gouvernement français protesta. Il vit là un moyen détourné de rétablir la course et menaça de prendre des mesures rigoureuses contre ces navires. Le gouvernement britannique, saisi des réclamations de la France, fit appel aux jurisconsultes de la Couronne. Ils examinèrent la note française qui, pour montrer les points de ressemblance avec les corsaires, faisaient ressortir que les propriétaires de la flotte volontaire étaient des particuliers, qu'ils partageaient des primes avec les équipages et qu'officiers et marins devaient être recrutés par les armateurs.

Les officiers de la couronne donnèrent leur avis avec précaution, mais conclurent à la légitimité ! Pour eux, la Prusse, signataire de la convention de 1856, ne violait pas ses engagements, car il y avait des « différences substantielles » avec la course. Ils faisaient ressortir que les navires seraient au service du gouvernement, les équipages soumis à la discipline militaire. Dans une dépêche du 24 août 1870, le Comte de Granville prévenait le Marquis de la Valette que « le gouvernement britannique ne pourrait s'opposer au décret du gouvernement prussien en tant que violant la déclaration de Paris ».

Les auteurs ne sont pas unanimes sur la question de la légalité de cette flotte. M. Guiheneuc (2) fait remarquer que les officiers recrutés par les armateurs en dépendaient pour le partage des primes, que les états-majors pouvaient être entièrement composés d'officiers dont pas un n'avait

(2) Guiheneuc, *op. cit.*, page 56.

servi l'Etat, donc sans habitudes d'ordre et de discipline, et que leur place dans la hiérarchie n'était pas nette. Pour lui, ils différaient peu des officiers d'un corsaire, car « l'habit ne fait pas le moine, ni l'uniforme l'officier ». Le navire et son équipage n'étaient pas détachés complètement de l'armateur. Il n'était même pas stipulé que l'armateur ne pourrait donner des ordres au capitaine. Calvo est aussi hostile à la flotte volontaire prussienne (3). Il fait remarquer que les équipages recrutés par les armateurs devaient être composés comme ceux des navires de commerce. Donc ils pouvaient être composés, en majorité, d'étrangers, sauf intervention de l'Etat. Quant aux primes données en cas de destruction ou de prise de navires, aux armateurs et partagées avec l'équipage, elles établissaient, d'après lui, le caractère privé des opérations de cette marine. De plus, on songeait à attaquer la propriété ennemie, puisque l'ordonnance parlait de « navires à hélice ». Calvo concluait que ces navires pouvaient « être considérés comme de véritables corsaires avec cette aggravation qu'on ne leur avait imposé aucune des garanties que tous les Etats, admettant la course, exigeaient de leurs corsaires ». Les garanties étaient le cautionnement, la durée limitée des lettres de marque, etc...

A l'opposé de la doctrine de Calvo, Pérès approuve les juristes anglais. Louis Renault a fait observer que le paiement d'une prime et sa répartition ne suffit pas à caractériser le corsaire. Les équipages des navires de guerre reçoivent des primes. Par exemple, les équipages des *g-Ships* anglais recevaient 1.000 livres par sous-marin détruit.

(3) Calvo, — Le Droit International — tome II, p. 257 et suiv.

Mais ce qui était grave, c'était le recrutement de l'équipage par les armateurs.

D'après M. Dupuis (4) il eut été excessif de traiter ces navires en pirates comme le gouvernement français menaçait de le faire, bien que l'organisation ne soit pas à l'abri des critiques ; navires appartenant à des particuliers, appâts des primes, etc... On peut répondre que, si la guerre étant une relation d'Etat à Etat, les engins doivent être la propriété de l'Etat, ce n'est pas indispensable. Les officiers se servent bien d'armes qui leur appartiennent en propre. De plus, les équipages des navires de guerre reçoivent des primes en cas de prise. L'allocation de ces récompenses ne devient pas illicite parce que l'équipage les partage avec l'armateur.

Ce qui est critiquable, c'est le recrutement du personnel. Le grand grief contre les corsaires était leurs excès, dus au caractère de l'équipage et à l'avidité de l'armateur. En mettant à la charge de l'Etat les risques de perte, en allouant aux propriétaires une prime à l'entrée en campagne, l'ordonnance les dispensait du souci de recouvrir leurs avances sur l'ennemi. Elle atténuait aussi les tentations de la cupidité en limitant les profits d'une attaque heureuse et en ne permettant d'attaquer que les vaisseaux de guerre. Mais il n'y avait aucune garantie contre le mauvais choix des officiers et des marins. Si la flotte s'était formée, elle eût été autorisée dès janvier 1871 à courir sus aux navires marchands. Les armateurs auraient été tentés de multiplier les captures, et les capitaines choisis par eux auraient eu tendance à exécuter avec rudesse les instruc-

(4) Dupuis, *op. cit.*, tome I, p. 109 et suiv.

tions reçues. Sans doute, la Confédération délivrait patentes aux officiers et uniformes aux hommes. Mais cela n'aurait pas donné aux premiers les sentiments d'honneur, aux seconds la sévère discipline de la marine fédérale. Les soumettre aux règles militaires était bien, mais encore aurait-il fallu qu'ils les connaissent et que les commandants soient capables d'en assurer le respect. La valeur des hommes garantit la correction des actes. Pour répondre de la conduite de ses agents, l'Etat les doit choisir et instruire lui-même. La Prusse ne prenait pas assez de précautions pour empêcher des aventuriers de se livrer à un brigandage déguisé.

L'essai de la Prusse montra la voie à suivre et l'écueil à éviter. A la fin du XIX^e siècle, M. Piedelièvre écrivait que ce premier essai constituait « un avertissement pour l'avenir et que l'idée d'une marine volontaire organisée et disciplinée militairement contient en germe la solution finale du problème de la course... On peut se demander si, dans le cas d'une grande guerre maritime, on ne sera pas forcé de recourir à ce procédé et, qui plus est, si cette manière d'agir ne sera pas légitime » (5). Plusieurs Etats imitèrent la Prusse, car il est bon d'avoir en temps de paix, dans les navires de commerce, une réserve prête pour compléter la flotte militaire. Mais ils comprirent qu'il fallait appliquer intégralement le principe de l'incorporation.

SECTION II

La flotte volontaire Russe

La leçon porta particulièrement en Russie. En 1877, il y eut des menaces de guerre entre la Russie et l'Angleterre. La flotte russe manquait de navires rapides. Le 11 avril 1878, le gouvernement russe provoqua la création de « La société impériale pour le développement de la marine marchande russe ». Une souscription fut lancée pour l'achat de navires rapides pouvant devenir des croiseurs par la Société. Le 20 septembre, elle disposait de 3 millions de roubles. Elle acheta à la Compagnie Hambourgeoise américaine, cinq navires rapides : le *Moscou*, *Petersbourg*, *Russie*, puis le *Vladivostock* et le *Constantin*. Ils reçurent états-majors et équipages fournis par le ministère de la marine. La flotte volontaire russe existait.

Son organisation avait été prévue par un ukase du 30 mai 1878. L'article 5 stipulait que les armateurs qui voulaient céder leurs navires devaient le déclarer au Ministre de la Marine en exposant les conditions de vente. D'après l'article 6, si les navires étaient reconnus aptes et si les conditions de vente étaient acceptées, ils étaient inscrits sur les rôles de la flotte de guerre. L'article 10 précisait que les équipages étaient soumis pendant la durée des hostilités aux lois et règlements de la flotte impériale. L'article 11 indiquait qu'en cas de blessure les marins auraient les mêmes droits que ceux de la flotte active.

(5) Piedelièvre — Précis de Droit international public — tome II, p. 423.

La guerre n'éclata pas, mais la flotte resta. Les navires furent affectés à des services postaux et organisés militairement dès les temps de paix. Ils faisaient un service régulier entre Odessa et Saint-Pétersbourg, transportaient du matériel et des troupes à Vladivostock et Port-Arthur, ainsi que des déportés à Sakhaline. Dès 1885, la flotte fut subventionnée par l'Etat. En 1886, elle est organisée définitivement. Le comité de direction était présidé par un amiral assisté de deux membres du département de la Marine, d'un délégué du ministère des Finances et d'un délégué du contrôle de l'Empire. Des commerçants et des banquiers trouvaient le fret.

En 1896, le recrutement des équipages fut modifié. Pour être marin de la flotte volontaire, il fallait avoir servi 5 ans sur les bâtiments de l'Etat. Le Commandant et l'officier en second faisaient partie de la marine impériale. Les lieutenants étaient souvent des officiers stagiaires détachés de la flotte. Il y avait de nombreux sous-officiers et des instructeurs de la marine militaire.

La Compagnie joua un rôle actif dans le commerce maritime russe. Son histoire s'est confondue avec celle des efforts militaires et des ambitions économiques des tsars. En 1880, le gouvernement lui avait rétrocédé trois croiseurs auxiliaires achetés aux Etats-Unis en 1878. La Compagnie créa la ligne Odessa-Libau et Hankéou-Odessa pour le transport du thé. Plus tard, elle s'associa à la Cia di Navigazione Generale Italiana. Ses navires alternèrent avec les paquebots italiens sur la ligne Naples-New-York.

Cette flotte volontaire a donné un exemple d'incorporation marquée. Les navires étaient construits aux frais

des particuliers, ils battaient en temps de paix le pavillon marchand..... Le jurisconsulte Hall (6) estime que l'incorporation était tellement poussée qu'on était en présence, non d'une flotte marchande transformable, mais d'une flotte de guerre déguisée. D'après lui, les navires « paraissent n'être employés qu'à des services publics », par exemple au transport des forçats. « Il est difficile de tenir pour sérieux l'usage du drapeau marchand ». Il expose que ces navires en cas de guerre peuvent se transformer instantanément, et il conclut qu'il faut « les considérer comme faisant déjà partie de la marine de guerre impériale ». Hall ajoute que les navires des Compagnies françaises ne peuvent leur être comparés, puisqu'ils ne servent en temps de paix qu'à des objets purement commerciaux et pour des intérêts privés. On prévoit simplement leur placement éventuel sous les ordres de la marine de guerre.

Cette opinion est erronée. Les navires de la flotte volontaire russe diffèrent de ceux de la flotte impériale, car ils n'appartiennent pas à l'Etat, mais à une association privée simplement subventionnée. De plus, ils se livrent à des opérations commerciales. D'ailleurs, le Sultan les considérant comme navires marchands, leur permettait de passer librement les détroits. Lawrence (7) en conclut que la Russie ne pouvait réclamer pour eux la condition de combattants réguliers dans un conflit. A cela on peut répondre que la transformation d'un navire de commerce au cours d'une guerre est justement le caractère essentiel de toute flotte volontaire. Il était normal que ces navires

(6) Hall, pages 529,530.

(7) Lawrence — Principes de Droit International — page 434.

fussent considérés durant la paix comme des navires marchands comme tous les navires auxiliaires des autres flottes et jouissent des avantages attachés à cette qualité. D'après M. de Martens (8) lorsque ces navires privés étaient nolisés par le gouvernement pour une mission, ils avaient un caractère officiel et pouvait arborer le pavillon de guerre. Après le service, ils redevenaient navires de commerce.

On peut conclure que la flotte volontaire russe était, en temps de paix, une marine de commerce surtout employée au service du gouvernement. Comme toutes les autres marines, elle devait être, en cas de guerre, instantanément convertie en marine militaire. Elle était donc parfaitement licite. On peut même ajouter qu'elle devait offrir un exemple remarquable d'incorporation parfaite et de respect scrupuleux de la déclaration de Paris : équipages formés en temps de guerre de marins de la flotte impériale, avec, dès le temps de paix, des officiers de la marine impériale, liste des navires publiée à l'avance, etc... Elle offrait aux neutres toutes garanties de sécurité. Après la guerre Russo-Japonaise, l'Association maritime japonaise, estimant que cette flotte était conçue selon la meilleure formule, devait s'efforcer de créer par souscription nationale une marine semblable à celle de l'ancien adversaire.

Mais, bien avant la guerre de 1904, la Russie devait se servir de navires transformés. Pendant la guerre Russo-Turque, les Russes achetèrent 19 vapeurs pour faire des attaques à la torpille et convoyer de petits torpilleurs. Le

(8) De Martens — Traité de Droit International — tome II, page 341.

23 juin le vapeur russe *Vesta*, transformé et muni de 4 petits canons et de 5 obusiers de 150 m/m, fut attaqué au large de la côte de Roumélie, par le cuirassé turc *Assar-i-Schevket* de 2.000 tonnes, armé de 5 canons de 200 m/m, mais le *Vesta* échappa à la vitesse de 12 nœuds à son adversaire qui n'en pouvait donner que 10. Ce fut le premier combat livré depuis 1856 par un navire transformé.

SECTION III

La guerre Hispano-Américaine

La guerre hispano-américaine devait fournir une application plus étendue des nouvelles flottes auxiliaires. L'Espagne et les Etats-Unis transformèrent de nombreux navires de commerce.

Le 24 avril 1898, la « Gazette de Madrid » annonçait que le gouvernement de Sa Majesté allait créer des croiseurs auxiliaires avec les navires de la Marine marchande, aptes à être transformés. Un décret du même jour rendit officielle cette décision (article 4). L'article 5 reconnaissait à ces navires, assujettis à la juridiction de la marine de guerre, le pouvoir d'exercer le droit de visite. Dans un article paru à l'époque, M. Le Fur prévoyait que les marines volontaires remplaceraient en temps de guerre les anciens corsaires. Il ajoutait que les équipages et les officiers étaient recrutés par l'armateur selon les principes applicables aux marines de commerce, donc que dans certains pays, la majorité de l'équipage et même le capitaine pouvaient être étrangers. C'était possible en 1898, mais

depuis la convention de 1907, une marine ainsi constituée violerait le droit international. D'ailleurs nous avons vu que dès 1898, l'Espagne exigeait deux tiers de marins nationaux dans l'équipage.

Le gouvernement espagnol n'instituait pas de primes en cas de capture d'un navire ennemi, mais l'article 5 du décret permettait aux croiseurs auxiliaires de poursuivre les navires de commerce. En effet, l'Espagne n'admettait pas le principe de l'inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer. Elle espérait infliger à l'important commerce maritime des Etats-Unis des pertes considérables. Malgré le but visé, M. le Fur (9) ajoutait avec raison que l'Espagne ne rétablissait pas la course sous une forme déguisée et que déclarer cette flotte auxiliaire contraire à la déclaration de Paris, c'était priver de tous moyens d'action les Etats dont la marine militaire est peu importante et qui ne peuvent se passer de l'aide de leur marine marchande. Il concluait que cette institution ne heurtait aucun principe du Droit International, surtout si elle était soumise à la juridiction de la marine de guerre, qu'elle était légitime si les Commandants observaient les lois et coutumes de la guerre.

En application du décret du 24 avril, de nombreux navires espagnols furent transformés et devinrent les croiseurs auxiliaires *Buenos-Ayres*, *Antonio Lopez*, *Alfonso XII*, *Giralda*, *Patriota*, *Meteor*, *Santo Domingo*, *Rapido*, etc.

Les Etats-Unis employèrent efficacement les croiseurs de leur flotte auxiliaire. Ils étaient sous le commandement d'officiers de la marine de guerre. Ils utilisèrent des navi-

(9) Revue du Droit International Public ; tome V, 1898, p. 761.

res rapides, (19-20 nœuds), munis de bonnes machines et de bons équipages. Certains étaient puissamment armés ; 6 canons de 130m/m et 12 pièces plus petites. On peut citer le paquebot *City of Paris*, de l'*American Line* qui devint le croiseur auxiliaire *Yale* et fut l'objet d'une décision de la Cour de District des Etats-Unis, les croiseurs *Harward*, *St. Louis*, *St. Paul*, etc... Plusieurs yachts furent même armés *Gloucester*, *Vixen*, *Hawk*, *Eagle*, etc... Pour la première fois, la marine auxiliaire jouait un rôle plus important.

L'année précédente, pendant la guerre Gréco-Turque de 1897, la Grèce semble avoir essayé de transformer en croiseurs des navires de commerce pour former une nouvelle division navale chargée, d'après les journaux grecs, de transporter les troupes, de ravitailler les croisières, de participer aux opérations navales. En fait, rien ne fut organisé. Pendant la guerre suivante contre la Turquie en 1912, la Grèce devait transformer en trans ports ou en croiseurs auxiliaires, de nombreux navires marchands. Il y eut un combat entre le croiseur turc *Hamidieh* et le croiseur auxiliaire grec *Macédonia* qui fut coulé.

Toutefois, malgré ces pages de gloire, on peut dire que ces applications de la Marine auxiliaire étaient peu importantes. L'opinion ne s'intéressa vraiment à ces problèmes nouveaux qu'à partir de la guerre Russo-Japonaise.

SECTION IV

La guerre Russo-Japonaise (10)

A l'ouverture des hostilités, la flotte auxiliaire russe se composait de deux catégories de navires. Il y avait neuf bâtiments de la Compagnie de la Mer Noire, susceptibles de devenir croiseurs auxiliaires ; jugés trop vieux, ils ne furent pas réquisitionnés. Mais la Russie possédait quatorze navires de la flotte volontaire aptes à être transformés en croiseurs et quatre transports de la même flotte. Ils devaient provoquer de vives discussions. D'autres navires furent transformés en Extrême Orient. On peut citer la *Moskova*, incorporée à Port Arthur, sous le nom d'*Angara*, croiseur auxiliaire battant pavillon de l'amiral Alexieff. Mais jusqu'à la fin de juin 1904, aucun croiseur auxiliaire russe n'attira l'attention.

Mais le 4 et le 6 juillet, le *Petersbourg*, et le *Smolensk*, quittèrent la Mer Noire sous pavillon de commerce franchirent les Détroits et le Canal de Suez, puis se transformèrent en croiseurs en Mer Rouge. Ils étaient munis d'une commission temporaire de courte durée, ils installèrent 8 pièces d'artillerie légère, cachées dans les cales jusque là, et hissèrent le pavillon de guerre. Leur rôle militaire commença. Le *Pétersbourg* visita du 11 au 16 juillet, 7 navires anglais dont le *Malacca*⁴; le *Smolensk* devait inspecter, du 16 juillet au 21 août, deux navires allemands et 4 vapeurs anglais. Les principaux incidents provinrent de la visite du *Malacca*. Ce navire transportait une dizaine de passagers

(10) Leroux — Le droit international pendant la guerre Russo-Japonaise — pages 25 et 55.

d'Angleterre au Japon avec escale à Hong Kong et une cargaison variée, renfermant en particulier des pièces métalliques pour grues destinées au port de Moji (Japon) point d'appui de la flotte japonaise. Le *Petersbourg* le visita le 14 juillet et, en raison de la cargaison et de sa destination, le saisit. Il y avait même des caisses de munitions, mais elles étaient destinées à l'arsenal anglais de Hong Kong. La véritable justification de la prise se trouvait dans les pièces de grues, considérées par les règlements russes comme contrebande de guerre.

La protestation de l'Angleterre fut violente. Le gouvernement britannique prétendait que les deux bâtiments ne pouvaient franchir les Détroits, car, d'après lui, ils étaient déjà des navires de guerre. La Turquie joignait sa protestation à celle de l'Angleterre. L'argument anglais peut se condenser dans la formule suivante : le *Petersbourg* était, — ou un navire de guerre, donc il ne pouvait franchir les détroits, ni, s'il le faisait, exercer ensuite les droits des navires de guerre puisqu'il avait violé les traités, — ou un navire de commerce, donc il était apte à franchir les détroits, mais incapable d'exercer postérieurement le droit de visite.

Le gouvernement britannique était formel : on était en présence de navires de guerre ayant franchi les détroits en fraude. Il semble que, sur ce point, l'opinion anglaise n'ait pas varié : M. Wilson, en 1928, qualifiait encore le *Petersbourg* de « croiseur russe qui avait quitté la Mer Noire, déguisé en navire de commerce » (11). Lawrence souligne que ces navires appartenaient nominale-ment à

(11) Wilson — Les flottes de guerre — tome I, page 343.

une association, mais étaient pratiquement à la disposition du Ministère de la Marine. Mais c'est le cas de tous les navires des Compagnies subventionnées. Le gouvernement, en échange de subsides, demande qu'ils soient à sa disposition au premier signal. Les navires de la « Nippon Yushen Kwaisha » furent aussi réquisitionnés avant la rupture des relations diplomatiques.

Nous avons déjà vu qu'il fallait considérer les navires russes comme des navires marchands. Les Japonais se rallièrent à cette opinion et se montrèrent bien moins intransigeants envers leurs adversaires que l'Angleterre, pays neutre. Un navire de la Compagnie l'*Orel*, ayant été jugé par une Cour du Japon, fut qualifié dans l'arrêt rendu de « bâtiment susceptible d'être lié au service ». De plus, une décision du 3 février 1904 décidait que tout navire, autre qu'un navire de guerre, devait être jugé par une Cour des Prises. Donc pour les juristes japonais les navires de la flotte volontaire appartenaient à la Marine Marchande.

D'ailleurs, la Compagnie recevait de l'Etat une somme infime par rapport à ses débours pour l'entretien du matériel et de l'équipage. Au premier janvier 1904, pour 4 cargos et 14 paquebots, elle ne recevait que 600.000 roubles. Proportionnellement au tonnage total, la « Nippon Yushen » était mieux dotée. La Compagnie était donc le vrai propriétaire des navires.

De plus, avant 1904, la diplomatie britannique les considérait comme des bâtiments de commerce. Ils franchissaient les Détroits sans qu'elle leur soulève des difficultés.

Enfin, dernier argument, le traité de 1856 parle des

« bâtiments de guerre ». Comme il crée une exception à la règle de la liberté de la navigation, il doit être interprété restrictivement. Il avait pour but de protéger la Turquie contre une attaque brusquée. Elle n'avait rien à craindre du passage de 8 canons dans la cale d'un navire qui n'était pas encore un navire de guerre, le commandant n'ayant pas reçu sa commission.

On peut conclure que, même si la Russie a « éludé par un stratagème ingénieux, mais peu honnête », l'interdiction aux navires de guerre de traverser les détroits, les navires devaient être considérés comme des combattants réguliers. Seules des représentations courtoises par la voie diplomatique étaient possibles.

La réponse russe pouvait facilement être prévue. Pour elle, un paquebot étant susceptible de se transformer en croiseur hors des ports nationaux, ils n'avaient pas violé les détroits. Jadis le *Pétersbourg* était un navire de commerce pouvant traverser les détroits, puis il était devenu navire de guerre. L'Angleterre n'aurait pas pu protester, si les navires avaient quitté Odessa pour Libau afin d'y être transformés. La Russie avait fait faire la transformation en mer et non à Libau. C'était toute la différence, mais l'Angleterre répondait que le caractère licite ou illicite de la transformation dépendait du lieu où elle avait été effectuée. Donc, au problème de la possibilité de franchir les détroits, venait se substituer le problème tout nouveau de la transformation en haute mer. La Russie soutenait qu'elle était possible, donc que son attitude avait toujours été correcte. Les juristes anglais, M. Lawrence, en particulier, ne l'admettaient pas. Mais il n'y avait en 1904, aucun texte officiel l'interdisant. Il n'y en

a pas davantage maintenant puisqu'après de longues discussions sur lesquelles nous reviendrons, les conférences de La Haye et de Londres n'ont pu énoncer aucune règle positive. Les discussions sur la possibilité de transformer un navire en haute mer étaient donc vaines.

Après la saisie du *Malacca*, le *Pétersbourg* l'envoya à Libau avec un équipage de prise. Un Conseil extraordinaire se réunit le 23 juillet à Saint-Pétersbourg. Il décida que, puisque le statut des navires n'était pas assez net et rendait discutable leur droit d'arrêter les neutres, ils ne devaient pas agir contre eux. Le *Malacca* arriva à Alger le 27 juillet. Il fut remis à la « Peninsular and Oriental » après une visite du bord par les capitaines russe et anglais assistés de leurs consuls. Le Consul d'Angleterre certifia qu'il n'y avait aucun objet de contrebande. Cette déclaration était sans valeur juridique, car les Anglais et les Russes entendent la notion de contrebande de façon différente. Le 24 juillet, la Russie avait relâché un autre vapeur anglais, l'*Ardova*, pris par le *Smolensk* le 16 juillet, et le vapeur allemand *Scandia*, chargé de rails pour le Japon et ramené à Port-Saïd. L'Allemagne n'avait pas protesté.

Les croiseurs auxiliaires devenaient donc inutiles puisque la Russie les empêchait d'accomplir leur rôle normal de surveillance de la contrebande. Le gouvernement russe décida de les rappeler le 6 septembre. D'ailleurs, leur commission temporaire avait pris fin. On peut dire que rien dans la situation des navires incriminés ne justifiait une opposition aussi énergique.

Le gouvernement russe ne devait pas laisser ces navires inutilisés. A leur retour à Libau, la transformation fut complétée, et bientôt, il notifia aux puissances l'inscription

des paquebots *Don*, *Oural*, *Rion* (ex-*Smolensk*) et *Dnieper* (ex-*Petersbourg*) sur la liste de la flotte de guerre. Ils devaient servir de croiseurs éclaireurs à la flotte de l'amiral Rovertjensky, car ils avaient un rayon d'action plus étendu que celui des croiseurs russes. On y adjoignit le *Kouban* et le *Terek*. Ils formèrent la division d'éclaireurs de la 2^e escadre du *Pacifique* dans son voyage de Libau en Extrême-Orient. Au total, il y avait 12 transports et bâtiments auxiliaires. Trois d'entre eux, le *Kamchatka*, le *Kouban* et le *Terek* tentèrent le 22 mai une démonstration sur la côte est du Japon. Le 25 mai, le *Rion* et le *Dnieper* reçurent l'ordre d'attirer les Japonais en se montrant devant Port-Arthur.

À la bataille de Tsoushima, sept navires auxiliaires furent engagés. Le *Kamchatka*, l'*Oural* et le *Russ* furent coulés le 27, l'*Irtish* s'échoua le 28, le *Korea* et le *Svir* furent internés à Shanghaï, l'*Anadyr* se réfugia à Madagascar. La flotte volontaire avait vécu.

Le Japon avait adhéré en 1886 à la Déclaration de Paris. Mais, comme les autres nations, il avait prévu une flotte volontaire. Le 6 février 1904, quand l'armée navale de l'amiral Togo quitta le Japon, elle était accompagnée de 17 navires auxiliaires, en plus des transports de troupes.

La flotte auxiliaire participa aux attaques contre Port-Arthur en février et en mars. Le *Koryu Maru* posa le 12 avril, les mines sur lesquelles sauta le *Petropawlosk*. Les pertes japonaises furent lourdes. En mai, la « Nippon Yusen Kwaisha » avait déjà perdu 11 navires.

La flotte mobilisée eut successivement deux rôles à remplir. Elle dut d'abord transporter troupe, vivres et mu-

nitions et participer à trois tentatives d'embouteillage de Port-Arthur. Puis les meilleurs navires furent équipés en navires auxiliaires : par exemple, le *Sado Maru* fut attaqué le 15 juin 1904, alors qu'il transportait des troupes. Puis, transformé en croiseur, il captura le 16 mai 1905 le vapeur anglais *Lincluden*. Toutefois les croiseurs auxiliaires japonais chargés de visiter les navires neutres à partir de janvier 1905 furent peu nombreux. Sept d'entre eux capturèrent 11 navires (3 anglais, 2 russes, 2 allemands, 1 norvégien, 1 suédois, 1 chinois et 1 français).

D'intéressantes tentatives d'embouteillage de la flotte russe furent exécutées par les navires auxiliaires japonais. Le 24 février, cinq vapeurs furent coulés avant d'avoir atteint les passes visées. L'un d'eux, gouvernant droit sur le cuirassé *Retwizan* échoué, sombra au moment de l'atteindre. Le 26 mars, 4 vapeurs chargés de pierres et armés de canons légers renouvelèrent la tentative. Le 2 mai, 8 navires armés furent coulés avant d'avoir atteint le but. Ces tentatives étaient conformes au droit international. Sans doute, les Russes pouvaient être trompés sur le vrai caractère des navires qui approchaient des côtes. En effet, les Japonais utilisaient des cargos de forme commune, leurs tentatives furent exécutées de nuit, ce qui rendait le pavillon de l'arrière peu visible et la flamme de guerre bien mince sous les projecteurs. Les Russes craignaient de tirer sur des cargos neutres. Mais la surprise a toujours été une des armes licites de la guerre. En tous cas, il est certain que le Japon ne violait pas la déclaration de Paris, car ces navires agissaient pour le compte de l'Etat et non dans l'intérêt des armateurs. De plus, les équipages étaient fournis par l'élite des officiers et des marins de

l'escadre. Le mode d'attaque était donc régulier, si le navire arborait, au moment de l'action, le pavillon de guerre en tête du mât.

Les paquebots des grandes compagnies de navigation, armés en croiseurs, eurent aussi un rôle actif comme éclaireurs. Le 27 mai 1905 ce fut l'un d'eux, le *Shinano Maru* qui aperçut le premier la 2^e escadre du Pacifique. Il prévint l'escadre japonaise par T.S.F. Les Russes n'essayèrent pas de le couler, bien qu'il ne fût armé que de deux canons de 150 m/m. Dans la première ligne de surveillance japonaise, il y avait 4 croiseurs auxiliaires sur 6 bâtiments. A la bataille de Tsoushima, la flotte de l'amiral Togo comprenait 16 croiseurs auxiliaires.

Le Japon respecta la déclaration de Paris dans l'organisation de sa flotte auxiliaire. Toutefois, un navire japonais viola le pacte de 1856, mais la Russie ne protesta pas. Des torpilleurs russes s'étaient emparés le 5 mai 1905 du voilier japonais *Daijin Maru* et y mirent un équipage de prise non armé. Le *Toto Maru* affrété par le gouvernement pour les transports, mais n'ayant pas d'équipage militaire, donc incapable de toute action de guerre, survint le 21 mai, somma les Russes de se rendre et les fit prisonniers. C'était une grave atteinte à la déclaration de Paris, car un navire de commerce ne peut attaquer un navire ennemi. Il ne peut que se défendre pour éviter la prise. Le gouvernement japonais aurait dû punir le commandant et relâcher les prisonniers. Sauf cette infraction, l'incorporation des navires auxiliaires fut loyale. Tous les navires étaient commandés par des officiers de marine et munis d'équipages de la marine impériale. L'Etat n'acheta pas les navires. Il se contenta de les réquisitionner avant de

les transformer, ce qui ne les empêchait pas d'être de vrais navires de guerre. Ils donnaient toutes garanties.

On peut dire que la guerre russo-japonaise révéla au monde l'importance de ce nouveau facteur des guerres navales. Le décret prussien de 1870 avait été un avertissement non suivi de réalisation. Les événements de 1904-1905 montrèrent des problèmes jusqu'alors insoupçonnés et rendirent urgente la tentative de réglementation internationale que nous allons maintenant étudier.

CHAPITRE III

L'EFFORT DE RÉGLEMENTATION

PAR DES CONVENTIONS INTERNATIONALES

L'exercice du droit pour un Etat d'emprunter au commerce maritime, en cas de guerre, des navires et du personnel est réglé par le droit interne. Mais la question de savoir à quelles conditions les navires privés pris par l'Etat peuvent être réputés navires de guerre avec les droits et obligations attachés à cette qualité est un problème de Droit international. La plupart des auteurs sont d'accord sur ce point. Desjardins écrivait : « Chacun est maître chez soi. Quand une nation croit pouvoir utiliser pour la guerre quelques-uns de ses navires de commerce, il ne s'agit plus de savoir comment elle s'en procurera la possession ou la propriété et cela ne regarde qu'elle-même. C'est une question de droit interne, non de droit international ». Toutefois le droit international peut intervenir ; souvent le caractère de navire de guerre régulier sera accordé ou refusé à un bâtiment selon les conditions dans lesquelles il aura été incorporé. Comme le fait observer M. Guiheneuc, il serait plus franc de dénoncer la déclaration de Paris que de laisser chaque Etat, libre de rétablir les abus de la course par des procédés défectueux d'incorporation. On peut donc dire qu'il y a un domaine réservé au droit

interne, un domaine réservé au droit international, et, entre les deux, un domaine mixte, mais où le droit international doit l'emporter.

Les conditions auxquelles les navires privés, pris en service par l'Etat, peuvent être réputés navires de guerre, intéressent les belligérants, signataires de la déclaration de Paris dans leurs rapports entre eux. Si le bâtiment n'est pas devenu un véritable navire de guerre, il ne peut prendre part à des actes militaires. Mais cette question intéresse aussi les neutres : c'est seulement aux navires de guerre que le droit international permet d'arrêter un navire neutre, d'examiner ses papiers, de le saisir s'il y a lieu. C'est seulement à eux que s'appliquent certaines règles de la neutralité, règles locales, comme le passage dans certains détroits, ou générales comme les limites de séjour dans les eaux neutres.

Le principe admis est qu'un navire transformé ne devient navire de guerre que s'il fait régulièrement partie de la marine de l'Etat, s'il est soumis à l'autorité de celui-ci sans avoir l'autonomie des corsaires, en un mot, selon le principe bien souvent exposé ici, s'il est loyalement incorporé. Les Etats devaient, en s'inspirant de ce principe, tenter de poser des règles, qui rendraient effective cette incorporation loyale.

SECTION I

Les résultats obtenus

Cet effort devait être réalisé lors de la Conférence de La Haye de 1907. La 4^e commission traça le plan d'une courte convention qui fut adoptée par la Conférence. Son contenu traite les conditions dont dépend la légitimité d'une transformation. Elle comporte 12 articles, dont 6 forment sa teneur réelle, les points acquis, les 6 autres concernant la mise en vigueur, la ratification, l'adhésion postérieure, la dénonciation de la convention.

Le navire de commerce ne peut être considéré et traité comme un bâtiment de guerre, que si toutes les conditions ont été réalisées. Seule l'inscription sur la liste de la flotte est un devoir subjectif.

Les Etats participèrent tous à l'élaboration de la Convention. La nécessité d'un commandant de la marine militaire fut exposée par les Etats-Unis, le Japon, l'Italie, la Russie et les Pays-Bas. Les mêmes Etats proposèrent que l'équipage fut soumis à la discipline militaire. Les Pays-Bas se contentaient cependant d'un équipage militaire, en tout ou en partie. La Russie demanda l'inscription sur la liste des navires de guerre. Le port du pavillon national fut réclamé par la Russie, les Pays-Bas et l'Angleterre. Ces deux derniers pays exigèrent aussi que le Commandant fût commissionné par les autorités compétentes. Enfin les Pays-Bas souhaitèrent le respect des lois de la guerre.

Le comité formé se mit d'accord pour présenter à la commission un projet commun. Le 18 septembre 1907, le général Porter déclara, au nom des Etats-Unis, que cette

puissance s'abstiendrait de voter le projet, car elle n'avait jamais adhéré à la déclaration de 1856. Le projet fut adopté à la commission, par 32 voix contre 6 abstentions (Etats-Unis, Brésil, République Dominicaine, Equateur, Haïti et Turquie). Le 27 septembre, la Conférence, en séance plénière, ratifia le projet par 32 voix contre 10 abstentions. (Etats-Unis, Saint-Domingue, Chine, Colombie, Equateur, Guatemala, Salvador, Turquie, Uruguay, Venezuela).

L'attitude des Etats-Unis peut surprendre, mais elle s'explique. Le général Porter reconnaissait que l'on voulait réitérer la déclaration de Paris sur l'abolition de la course. Si les Etats-Unis n'y avaient jamais adhéré, c'est que ce pacte ne reconnaissait pas l'inviolabilité de la propriété ennemie sur mer. Les propositions faites s'adressaient aux puissances signataires en 1856. La délégation américaine estima qu'elle ne devait pas participer à la discussion et s'abstint au vote. Si la Conférence avait voulu établir l'inviolabilité de la propriété privée, la délégation aurait été « heureuse de voter pour l'abolition de la course » (1). Or, il n'en était rien. La Convention ne fut même pas soumise à l'approbation du Sénat. M. Scott conclut qu'elle est « des plus modestes et d'une faible valeur pratique ».

Cette appréciation est sévère. En réalité, la Convention du 18 octobre 1907 sur la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre est incomplète, mais elle a le mérite de consigner dans des textes précis des garanties sérieuses. L'article 1 stipule : « Aucun navire de commerce transformé en bâtiment de guerre ne peut

(1) A. B. Scott — Les conférences de la Paix — page 490 et suiv.

avoir les droits et les obligations attachés à cette qualité, s'il n'est placé sous l'autorité directe, le contrôle immédiat et la responsabilité de la puissance dont il porte le pavillon ». « L'article 2 concerne les signes extérieurs. L'article 3 : « Le Commandant doit être au service de l'Etat et dûment commissionné par les autorités compétentes. Son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire ».

Article 4 : « L'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire ».

Article 5 : « Tout navire de commerce transformé en bâtiment de guerre est tenu d'observer dans ses opérations les lois et coutumes de la guerre ».

Les règles sont précises. Mais quelle est leur sanction ? Les Pays-Bas proposèrent de traiter en pirate le navire transformé en violation des conditions posées. Il serait plus logique de considérer la transformation comme nulle et non avenue. Le navire n'aura jamais eu la qualité de navire de guerre. Il n'aura pas perdu son ancien statut. Ni la conférence de La Haye, ni le manuel d'Oxford n'ont tranché expressément la difficulté. Mais l'article premier de la Convention déclare que le navire « ne peut avoir les droits et obligations attachés à cette qualité » s'il ne remplit pas les conditions requises. C'est affirmer indirectement qu'il a conservé sa condition première.

La question des sanctions fut discutée à la Commission de l'Institut, mais, en raison des divergences de vue, aucune décision ne fut prise. Le rapporteur était sévère, il demandait que l'on traitât le navire transformé en contravention aux conditions posées, comme un navire qui se livre à des actes d'hostilité en violation des règles du

Droit International. Certains membres demandaient que les marins n'en soient pas moins traités comme des prisonniers de guerre. M. Dupuis proposait de distinguer ceux qui sont de bonne foi de ceux qui ne le sont pas. M. Kaufmann estimait qu'on ne pouvait poser de règles générales. On est toujours en présence de cas d'espèces dont la solution dépend de la nature des faits considérés. D'après M. Rolin (2) cette solution est préférable, quoique un peu vague. Parmi les règles posées, certaines sont essentielles, et chacun peut s'apercevoir de leur inobservation, par exemple, le port des signes extérieurs distinctifs des bâtiments de la nationalité. Mais il en est d'autres dont l'équipage peut ignorer l'inobservation, comme l'inexistence d'une commission. D'ailleurs, en principe, l'équipage a droit au traitement des prisonniers de guerre. Il ne faut pas le considérer comme formant un tout indivisible avec le navire. Ce dernier peut ne pas être combattant régulier sans que l'on doive nécessairement refuser cette qualité à l'équipage. Si celui-ci est militaire, la discipline à laquelle il est soumis lui impose d'obéir. Mais on peut refuser aux officiers la qualité de prisonniers de guerre. Comme ils sont, eux aussi, soumis à la discipline, il faut distinguer ceux qui ont obéi à des ordres précis et formels et ceux qui ont agi de leur propre initiative, ou au mépris de leurs instructions.

Les Etats neutres doivent être très circonspects et très sévères, quant à l'admission et au séjour chez eux de navires transformables ou retransformables en navires de commerce. Les belligérants et les neutres peuvent réclamer

(2) A. Rolin — Le droit moderne de la guerre — tome II, page 44.

aux Etats trop hospitaliers la réparation des dommages qu'ils ont subis à la suite des facilités données à certains navires.

M. J. Brown Scott (3) estime que l'effort réalisé à La Haye fut insuffisant. Pour lui, « la question n'est pas de savoir si la transformation est permise, mais de déterminer la localité et les conditions dans lesquelles elle est permise. A tout prendre, la convention n'est que la reconnaissance du principe de la transformation. Excluant les questions vitales, elle sacrifie ainsi la substance à la forme ». Nous verrons que la Convention n'a pu régler certains points très importants. Mais ce jugement semble quand même bien sévère. Il vaut mieux dire avec Louis Renault « que l'œuvre élaborée à La Haye par les efforts consciencieux des délégués de 44 Etats, si elle n'est pas parfaite, mérite mieux que des critiques superficielles et de faciles ironies ». Les résultats obtenus montrent que les nations persistent à maintenir l'abolition de la course. Les scrupules des Etats-Unis ne venaient pas d'une bienveillance inexplicable pour les corsaires, mais de ce que la Conférence ne proclamait pas le principe de l'inviolabilité de la propriété privée. La convention, malgré ses lacunes, fixe le droit sur des points importants. Elle supprime les controverses du genre de celle de 1870, car elle précise les conditions de transformation. Il faut noter que l'Espagne et le Mexique, qui avaient refusé de renoncer à la course, ont adhéré à La Haye à la déclaration de Paris et ont signé la Convention sur la transformation.

Préciser à quelles conditions un navire de commerce

(3) Scott — *op. cit.* — tome II, page 491.

devient navire de guerre ne suffit pas. Il faut encore savoir comment le navire transformé prouvera sa nouvelle qualité aux neutres et aux belligérants. Il pourra exercer ses droits s'il arbore les signes distinctifs des navires de guerre qui sont la flamme de guerre et le pavillon de guerre. Son aspect extérieur ne prouve rien. Il conserve la même silhouette après la transformation, et souvent cela lui sert à se camoufler. On reconnaît aussi avoir affaire à un navire auxiliaire, grâce à la copie ou au double du contrat passé entre l'Etat et le propriétaire, ou à l'acte de prêt gratuit, ou plus souvent à l'ordre de réquisition maritime. Pour les navires privés, le cahier des charges de la Compagnie établit la présomption que le navire a été transformé à l'ouverture des hostilités. On peut aussi consulter la liste des croiseurs, mais elle est souvent inexacte, car l'Etat ne tient pas à faire connaître à l'avance ses ressources. La Convention exige que mention de la transformation soit faite le plus tôt possible sur la liste de la flotte pour empêcher des abus venant de transformations irrégulières et de retransformations. Enfin, il y a la commission du commandant.

Celle-ci souleva des discussions (4) à La Haye. La Russie et les Etats-Unis la prétendaient inutile, le tsar n'en délivrait pas et le Président des Etats-Unis en donnait de verbales. L'Angleterre affirmait au contraire, que la Commission était indispensable pour établir que la transformation avait été régulière, c'est-à-dire faite avec l'assentiment de l'Etat. Si des Etats permettaient la transformation en haute mer et sans remise d'une commission les

(4) Dupuis — *op. cit.* — tome II, pages 107 et suivantes.

commandants pourraient agir de leur propre chef quand les circonstances paraîtraient favorables, capturer les navires marchands, etc... Mais M. Kriege répondait, au nom de l'Allemagne, qu'il n'était pas toujours possible d'avoir une commission en cas de transformation en mer. De plus, les officiers reçoivent souvent l'ordre de partir au dernier moment sans être munis de commission spéciale. Ou bien un officier peut être appelé à remplacer brusquement un capitaine muni d'une commission à son nom, donc devenue sans valeur. Enfin, la commission peut être perdue. On ne peut donc faire dépendre le caractère militaire d'un navire de la présence à bord de ce document.

Un texte conciliant, large et souple fut proposé le 6 septembre 1907 par le délégué de la Suède et adopté. Il est basé sur l'idée qu'il faut exiger une commission sans spécifier les autorités appelées à les délivrer. Toute commission délivrée par les « autorités compétentes » sera valable, celles-ci étant déterminées par la législation interne de chaque pays. On peut, par exemple, donner au commandant de tout navire de guerre compétence pour en délivrer. Le chef d'escadre ou le commandant d'un navire isolé qui charge un officier de commander une prise, n'aura qu'à indiquer sur la commission le nom du navire transformé et le grade de l'officier chargé de le commander.

On avait proposé à La Haye que le commandant ait à bord les documents justificatifs d'une transformation régulière. On s'est contenté de stipuler que le commandant doit être au service de l'Etat et régulièrement commissionné par les autorités compétentes, c'est-à-dire régulièrement nommé à son grade et à son commandement. La commission ne donne pas de garanties absolues contre une

transformation irrégulière, car l'usage n'exige pas qu'elle soit produite avant l'exercice des droits des navires de guerre. Le Commandant Ottley déclara (5) que « l'officier doit convaincre le commandant du bateau de commerce de sa qualité en lui faisant connaître son nom et celui du navire qui l'a envoyé, mais il n'a pas à produire de certificat ».

On peut conclure que le mode de preuve normal réside dans les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre. Ceux-ci sont le pavillon de guerre, s'il est différent du pavillon de commerce et la flamme de la marine militaire. Ce sont donc les mêmes que ceux des navires de guerre par construction. On devait à fortiori les exiger pour les navires de guerre par transformation dont le mode de construction n'indique pas la destination militaire. On ne peut exiger des navires de guerre par construction les signes distinctifs, sans les exiger aussi des navires dont la destination primitive était autre.

Il va sans dire que les navires ne sont pas obligés de porter toujours le pavillon de leur nationalité, mais ils ne peuvent pas combattre sous un faux pavillon. La simulation de pavillon est autorisée pour échapper à la surveillance de navires ennemis ou pour les attirer au combat. Le Conseil d'Etat l'a admis en 1815 et cette ruse fut souvent utilisée par les croiseurs auxiliaires allemands au cours de la grande guerre. Mais elle est interdite au cours d'un combat, ou même pour un coup de semonce, car on a le droit de savoir de qui émane l'agression, quel est l'Etat belligérant. Dans les pays civilisés « dès que (6) le

(5) 2^e conférence de la Paix — tome III, p. 1.010.

(6) Calvo — Le droit international — tome IV, Par. 2.124.

feu est ouvert », chaque navire doit établir loyalement sa nationalité et combattre sous ses couleurs. « Le fait de combattre sous un pavillon étranger est une violation du droit des gens qui fait considérer et traiter comme pirates ceux qui s'en rendent coupables ». Il faut aller plus loin que Calvo et exiger que le véritable pavillon soit hissé avant d'ouvrir le feu. Une embarcation détachée doit aussi porter le pavillon de guerre.

Les puissances étant d'accord sur cette question, l'article 2 de la VII^e Convention de La Haye ne souleva pas de grosses difficultés. Dans son rapport au Comité d'examen, M. Fromageot expliqua ce qu'il faut entendre par l'expression « les signes extérieurs des bâtiments de guerre de leur nationalité ». Il ajoutait : « C'est là une première mesure de publicité et de garantie donnée aux neutres manifestant immédiatement le caractère militaire du bâtiment ». C'est l'intérêt des neutres. La non observation de cette règle ne porte pas plus préjudice aux belligérants, que l'attaque brusquée d'un sous-marin que l'on ne voit pas, contre un navire de guerre.

Quant à l'équipage, M. Guiheneuc préconisait le port de l'uniforme ou d'un insigne apparent qui peut suffire, puisque la qualité de marins militaires est attestée par le pavillon et la flamme de guerre. Mais pour lui, il faut préférer « l'uniforme complet, parce que le port de cet uniforme est la preuve matérielle d'une organisation et d'une discipline sérieuses, d'une incorporation loyale ». A La Haye, M. Fromageot proposait d'exiger le port d'insignes apparents. M. Fusinato répondit : « C'est le pavillon et le navire qui donnent à l'équipage son caractère de belligérant, ce qui enlève toute importance à l'insigne in-

dividuel ». En pratique, il est recommandé aux équipages de le porter. Nous en verrons un exemple dans la croisière du croiseur *Seeadler* en 1917.

En cas de contestation sur la qualité de l'équipage, le Commandant produira sa commission et celle de ses officiers, les ordres d'appel et les contrats d'engagement des hommes.

Au début, l'Institut de Droit international ne semblait pas vouloir exclure absolument un faux pavillon, mais seulement son usage indu. C'était la solution admise par la VII^e Convention. Mais depuis, l'article 15 du Manuel des lois de la guerre maritime interdit absolument cette ruse. M. Holland a vainement proposé que ce ne soit pas considéré comme un moyen perfide, puisque les Etats en usent souvent pour échapper à l'ennemi ou s'en approcher sans éveiller sa méfiance, mais la Commission ne l'a pas admis. A la séance plénière, certains membres invoquèrent les usages internationaux. M. de Bar répondit que l'Institut avait pour mission « d'édicter des règles de progrès qui entreront un jour dans le domaine de la réalité ». D'après le principe de l'Institut, le navire de guerre doit arborer son vrai pavillon chaque fois qu'il est en présence de l'ennemi, qu'il veuille combattre ou fuir. Cette innovation est grave. Il sera difficile de la faire accepter en pratique, sans restrictions. On peut souhaiter qu'un navire de guerre ne puisse préparer une attaque ou engager la lutte en s'abritant sous un faux pavillon, bien que MM. Renault et Holland aient affirmé que les usages français et anglais le permettaient. Mais il est excessif d'exiger qu'un navire ne puisse arborer un faux pavillon pour échapper à l'ennemi. Un équipage n'a pas toujours le goût

du suicide alors qu'il peut avoir une mission importante à remplir.

Tels furent les principaux problèmes soulevés par la Marine auxiliaire et résolus par la VII^e Convention. Il en est d'autres qui furent l'objet d'âpres discussions et qui, malgré leur grande importance, n'ont pu être résolus.

SECTION II

Les problèmes non résolus

Les questions restées en suspens sont celles de la transformation en haute mer et de la retransformation en navire de commerce d'un ancien bateau marchand devenu navire de guerre.

1. — Lieu de transformation.

Aucune règle n'avait été posée avant 1907 quant au lieu de transformation. D'âpres polémiques étaient nées après l'incident du *Malacca*. Comme le dit Lawrence, « c'était bien un cas à trancher par voie de législation internationale ». Certaines règles furent admises sans discussion.

Il est indiscutable qu'un belligérant qui transformerait un navire de commerce dans les eaux territoriales d'un neutre commettrait une violation grave de sa neutralité. Réciproquement, un neutre qui se prêterait à l'accomplissement chez lui de cet acte de souveraineté qu'est une transformation s'exposerait aux réclamations de l'adversaire, victime de sa faiblesse, de sa négligence ou de sa

partialité. A la fin du XVIII^e siècle, on admettait que l'établissement de tribunaux de prises dans un port neutre était une faute grave, mais elle n'est pas plus grave que le fait de commissionner un navire de guerre dans le même lieu. Le navire qui entre dans un port neutre comme navire marchand, puis le quitte comme navire de guerre, a subi dans les eaux neutres une transformation complète qui a augmenté sa valeur comme unité de combat. Il a violé la neutralité, et il y a infraction pour les deux parties, car le neutre doit faire respecter sa neutralité comme le belligérant doit s'abstenir de la violer. Tolérer l'équipement d'un navire de commerce dans la juridiction d'un Etat neutre est défendu par l'article 8 de la 13^e Convention de La Haye. « Un gouvernement neutre est tenu d'user des moyens dont il dispose, pour empêcher dans sa juridiction l'équipement ou l'armement de tout navire qu'il a des motifs raisonnables de croire destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles, contre une puissance avec laquelle il est en paix. Il est aussi tenu d'user de la même surveillance pour empêcher le départ hors de sa juridiction de tout navire..... qui aurait été dans ladite juridiction, adapté en tout ou en partie à des usages de guerre ». C'est ainsi que le 21 mars 1915, le Commandant du port de San Juan Puerto Rico faisait son devoir en refusant l'autorisation de sortir à l'*Odenwald* de la Hamburg Amerika Linie et en l'arrêtant à coups de canon.

Il est aussi certain que la transformation interdite en port neutre est permise dans les territoires occupés. Les droits légitimes de l'occupation militaire permettent la transformation dans les eaux sur lesquelles un occupant exerce le contrôle absolu et continu de ses armes. De mê-

me, des alliés en temps de guerre peuvent se donner l'autorisation réciproque d'opérer les transformations dans leurs ports nationaux. Le délégué du Japon le contesta à La Haye en faisant observer que la qualité d'allié n'était pas assez précise et que la transformation est un acte de souveraineté qui ne peut s'opérer que dans les lieux où elle s'exerce. Chez ses alliés, le belligérant ne reçoit que l'hospitalité. M. Renault répondit avec raison qu'aucun doute n'était possible, puisque le belligérant peut constituer un tribunal des prises sur le territoire de son allié.

Les véritables difficultés devaient naître au sujet de la transformation en haute mer. Le problème s'était posé pour la première fois, lors de la transformation du *Pétersbourg* et du *Smolensk*. Comme nous l'avons déjà vu, la question était complexe en 1904, puisque le problème de la traversée des Détroits par un navire de guerre y était posé. Mais, en réalité, tout se rattachait à une question plus simple : la transformation en haute mer d'un navire de commerce en navire de guerre est-elle possible ? Ces deux croiseurs avaient sans doute reçu leur commission sous pli cacheté à ouvrir après la traversée du Canal de Suez, car la transformation eut lieu en Mer Rouge sans qu'ils aient touché un port russe. Après l'incident du *Malacca* l'opinion anglaise réagit avec violence. Certains journaux proposèrent de traiter les navires en pirates. Les juristes les qualifièrent de « croiseur irrégulier », « sans qualité pour exercer les droits des belligérants ». L'Angleterre n'avait pas toujours été aussi sévère. Pendant la guerre de Sécession les corsaires sudistes qui y avaient été construits s'étaient transformés en pleine mer et elle les avait ensuite reçus dans ses ports comme des belligé-

rants réguliers. La situation en 1904 n'était pas exactement identique, mais une comparaison pouvait être établie.

D'après le juriconsulte anglais Lawrence (7) le problème de la transformation en haute mer ne peut pas être tranché par l'application logique des principes établis. Il reconnaît que, normalement, les Etats sont souverains maîtres de leurs navires en haute mer. Or, « les pouvoirs de souveraineté impliquent le droit de transformation ». Mais ils impliquent aussi le droit d'instituer un tribunal des prises. Or, les belligérants n'ont pas le droit d'en établir sur leurs croiseurs. Par analogie, conclut Lawrence, on ne peut leur permettre de changer le caractère de leurs navires.

Le juriste anglais reconnaît que la transformation d'une prise en haute mer est légale et qu'on peut en conclure que les belligérants ont le droit de transformer leurs propres navires de commerce en mer et de même les envoyer en haute mer pour qu'ils s'y transforment eux-mêmes en temps voulu. M. A. Brown Scott admet aussi que la transformation en mer semble possible, puisque la haute mer n'est soumise au contrôle exclusif d'aucune nation, « et qu'un navire de commerce en haute mer tombe sous l'autorité exclusive de la nation dont il bat le pavillon ».

Mais, ajoute Lawrence, on ne peut répondre à cette question si l'on s'en tient à des raisonnements généraux. La conclusion doit résulter de l'examen des conséquences qu'entraînerait le droit de transformation en haute mer.

(7) Lawrence — Principes de Droit International — p. 547 et suivantes.

La reconnaissance de ce droit ne profiterait qu'aux belligérants ayant une marine marchande importante et peu de bases navales dans le monde. Il leur serait commode d'envoyer aux endroits visés leurs destructeurs de commerce sous l'étiquette « navires de commerce », ce qui leur assurerait l'hospitalité en ports neutres. Puis, arrivés au milieu des routes commerciales de l'ennemi, ils se transformeraient.

Au contraire, les Etats ayant peu de navires transformables trouvent ce procédé impraticable ou superflu, et plein de dangers pour les belligérants dont la marine marchande étend ses opérations commerciales sur tout l'Océan. Les neutres en seraient les victimes. Leur commerce serait harcelé par des navires qu'ils avaient d'abord considérés comme inoffensifs. Ils subiraient les plaintes des belligérants dont la marine serait victime de navires ayant reçu chez eux la large hospitalité que ne peuvent recevoir les navires de guerre. On pourrait voir un navire se faisant radoubé en port neutre, puis se transformant en haute mer pour surprendre un bateau du pays qui vient de le secourir. D'après Lawrence, même si ce navire était coupable de contrebande, une telle capture serait injuste.

Il reconnaît, d'ailleurs, que la Grande-Bretagne se contredit quand elle s'oppose à la transformation des navires de commerce, mais admet celle des prises, sur le lieu même de la prise « il faut un traitement pareil pour les navires de commerce d'un Etat et pour ceux de son adversaire. Qu'on choisisse entre le principe de la transformation et celui de la non transformation, mais qu'on applique logiquement à tous les cas le principe choisi ». Pour lui, il faut opter pour la non transformation en haute mer, en

raison des inconvénients pour les neutres. En ce sens, il ajoute que « la transformation implique la retransformation en haute mer.... l'existence d'une race d'hermaphrodites maritimes qui pourraient être, à volonté, des bâtiments de guerre quand il s'agit d'opérer une capture et des navires de commerce quand il s'agit de recevoir un abri et des approvisionnements dans un port neutre, est contraire à toutes les idées de guerre loyale ». Les neutres ont assez d'ennuis dus aux droits des belligérants. Il ne faut pas leur imposer un nouveau fardeau. Lawrence reconnaît d'ailleurs qu'on peut, à la fois, permettre la transformation et interdire la retransformation pendant la même guerre, ou limiter la transformation en mer aux navires ayant quitté leur pays avant les hostilités, ou à ceux, spécialement et publiquement désignés par les gouvernements, et soumis dans les ports neutres au même traitement que les bâtiments de guerre. Ces différentes solutions devaient être proposées à La Haye et à Londres.

Il est intéressant de constater que pour Lawrence, la logique des principes juridiques est en faveur de la transformation en mer. La transformation se fait normalement dans les eaux territoriales de l'Etat dont il porte le pavillon ; c'est un acte de souveraineté qui lui concède le droit de faire la guerre. Il est régulier, là où l'Etat exerce sa juridiction. Si la transformation a lieu en pleine mer, lieu où ne s'exerce aucune juridiction, elle est aussi légitime, car chaque belligérant peut y exercer des actes de souveraineté, il n'entre en conflit avec aucune souveraineté étrangère. Comme le dit M. Fauchille (8) « rien ne s'op-

(8) P. Fauchille — *Traité de Droit International public* — tome II, page 379.

pose dans la mer ouverte à l'exercice de la souveraineté des Etats sur les navires portant leur pavillon ».

On prétend que la transformation en mer choque la loyauté et sera une source de surprises et de dangers pour les neutres qui ont intérêt à connaître quels navires peuvent exercer les droits d'un belligérant. S'ils connaissent un navire battant pavillon commercial et s'ils le voient apparaître sous pavillon de guerre, cette transformation peut apporter des troubles graves à leur commerce et entraîner des incidents. Enfin et surtout, un navire marchand qui vient d'un port neutre ne doit pas profiter des avantages qu'il a pu y trouver pour se transformer ensuite en haute mer.

Ces arguments ne sont pas décisifs. La transformation en haute mer n'est pas plus illicite que le commerce de contrebande des neutres. Elle ne lèse que les neutres qui violent la neutralité. Ils ne subissent la capture que s'ils sont en faute. Les Etats belligérants ne réduiront les armements qui protègent leurs droits, que si les Etats neutres se chargent de prévenir les fraudes et se déclarent responsables des cas qui pourraient leur échapper.

L'intérêt des neutres à connaître les navires dont ils peuvent avoir à subir la visite peut être satisfait par des mesures de publicité. En temps de guerre, ils n'ont qu'à être circonspects. Ceux qui transportent de la contrebande de guerre savent à quels risques ils s'exposent. L'inconvénient peut disparaître si le commissionnement des navires reçoit une large publicité. De plus, pour empêcher qu'un navire marchand n'abuse en se transformant en haute mer, des avantages dont il a joui en port neutre, il faut rendre les Etats neutres responsables des dommages causés par

ces navires qui n'auraient pu se transformer sans les approvisionnements reçus. Alors on peut être sûr qu'ils exerceront un contrôle sévère.

L'attitude de l'Angleterre s'expliquait fort bien (9). Elle craignait pour son commerce d'Etat neutre en temps de guerre. De plus, ses possessions nombreuses lui rendaient inutile la transformation en mer. Comme le disait Louis Renault à son cours de doctorat — Paris 1909-1910 — « Une nation qui possède de nombreux ports et qui, par conséquent, sera toujours près de chez elle, pourra se passer de la transformation en pleine mer ».

La question était au programme de la Conférence de La Haye. Il faut enregistrer sur ce point un échec complet ; aucun texte n'est venu interdire, permettre ou réglementer la transformation en haute mer. Les Etats sont restés sur leurs positions divergentes. La chose ne doit pas surprendre. On peut dire que ce problème est de nature politique beaucoup plus que juridique. Une puissance qui, comme la Grande-Bretagne, a des ports dans toutes les parties du monde, se trouvera favorisée par la prohibition de la transformation hors des eaux territoriales. Son adversaire verrait surgir de toutes parts de nouveaux navires de guerre, mais il ne pourrait armer ses navires marchands que dans des zones très limitées. Admettre la prohibition serait un système augmentant beaucoup la puissance navale d'un Etat au détriment de celle des autres, et rendre les transformations difficiles aux Etats qui ont peu de possessions sur les routes océaniques. Mais c'est favoriser la Grande-

(9) A. de La Pradelle — La guerre Russo Japonaise et le droit des gens — dans la Revue Politique et littéraire, 1904, tome II, page 357.

Bretagne : belligérante, elle sera garantie contre la concurrence des flottes volontaires ennemies et aura, grâce à ses ports, le quasi monopole d'un accroissement constant de forces ; neutre, elle verra diminuer les chances de visite et de saisie de sa marine marchande.

Il est donc normal qu'à la deuxième Conférence de la Paix, elle ait soutenu la thèse de l'interdiction. Les Etats secondaires, généralement neutres, et les grandes puissances dont le territoire est insulaire ou à larges façades sur l'Océan, firent cause commune avec elle pour défendre, selon l'expression de M. Politis, cette « thèse conçue uniquement dans l'intérêt britannique ». Mais les puissances qui, loin des ports nationaux, avaient une importante flotte marchande, pouvant fournir une aide précieuse à leur marine, ne pouvaient renoncer à ce supplément de puissance dû à la militarisation en haute mer. En général, on peut dire que l'interdiction absolue n'est pas favorable aux petits Etats dont la marine est faible. Un navire transformé est inférieur aux navires de guerre, mais il peut surveiller les neutres, chasser les navires de commerce ennemis, etc...

A la Conférence de La Haye, ce conflit d'intérêts se dissimula au comité d'examen et à la quatrième commission sous des arguments juridiques. Trois systèmes furent proposés. Le premier permettait la transformation dans un port national ou en haute mer, non dans un port neutre. Le second ne l'autorisait que dans un port national. Le troisième l'admettait partout, même chez un neutre. Malgré ces propositions variées le désaccord persista sur la transformation en haute mer. L'Angleterre, les Pays-Bas et le Japon s'y opposaient. La France, la Russie et l'Allemagne l'admettaient. L'Italie proposait d'interdire la transforma-

tion en principe, mais de l'admettre pour les vaisseaux ayant quitté leur pays avant l'ouverture des hostilités. Le comité d'examen, par 9 voix contre 7, donc à une trop faible majorité, décida qu'il n'y avait pas lieu « de poser des règles d'après lesquelles le belligérant pourrait faire en haute mer la transformation des navires de commerce en navires de guerre ».

La discussion entre partisans et adversaires fut des plus intéressantes. Les Anglais reprirent leurs arguments favoris ; transformer un navire de commerce est un acte de souveraineté qui ne peut avoir lieu que dans la juridiction nationale. De plus, un navire de guerre peut exercer les droits d'un belligérant vis-à-vis des neutres. Or, ceux-ci doivent savoir qui a le pouvoir d'exercer ces droits. Si la transformation a lieu en pleine mer sans que les neutres aient pu en prendre connaissance, il peut y avoir des incidents regrettables.

Le Contre-Amiral Siegel et M. Renault répondirent que, si la transformation est un acte de souveraineté, il ne s'ensuit pas qu'elle doive être interdite en mer, car rien ne s'y oppose à l'exercice de la souveraineté, des Etats sur leurs navires. On ne peut leur contester le droit d'accomplir en haute mer un acte de souveraineté ayant pour objet les navires de leur nationalité. Sans doute, les neutres ont intérêt à connaître les bâtiments dont ils peuvent avoir à subir la visite, à savoir si le navire qui les arrête a autorité et qualité pour le faire. Il peut être protégé par des mesures de publicité, mais les neutres ne peuvent prétendre éluder la visite, parce qu'ils ont commencé leur voyage avant la mise en service du navire ou sa transformation. Enfin, ils rappelaient que la tradition est en faveur de la légitimité

de la transformation immédiate des prises. On admet que les prises ne peuvent être traitées en pirates et ont le droit de se défendre et de se battre, même si elles furent transformées en mer. La transformation en mer d'un navire marchand national ne doit pas davantage être illicite.

Le délégué italien, M. Fusinato, fit observer qu'il est fâcheux qu'un navire marchand, sortant d'un port neutre où il a joui des privilèges d'un navire de commerce, puisse se transformer, après avoir traversé les eaux neutres. Il en concluait qu'un navire ne peut changer de qualité en mer libre, mais il admettait qu'on ne peut obliger à rentrer dans un port national pour y être transformés, les navires qui ont quitté leur pays avant l'ouverture des hostilités. De plus, on ne peut les soupçonner de mauvaise foi, d'avoir voulu tromper les neutres. Donc, d'après lui, ceux-là peuvent être transformés en haute mer.

Le délégué des Pays-Bas montra les dangers et les abus qui pouvaient naître de la transformation en haute mer. Il invita les délégués à se rallier à la thèse anglaise, car la Conférence ne s'était pas réunie pour étendre le domaine de la guerre en facilitant la transformation des navires marchands. Le délégué du Brésil exprima avec éloquence sa crainte de voir rétablir la course. L'Autriche-Hongrie proposa, pour éviter les abus, que la transformation soit permanente, qu'un navire transformé ne puisse être retransformé en navire de commerce pendant la durée de la guerre. L'Allemagne se rallia volontiers à cette proposition, et, avec la France et la Russie, proposa de ne pas interdire la transformation en pleine mer.

Au sein du comité, votèrent pour la transformation en haute mer, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Argentine, le

Chili, la France, la Russie et la Serbie. Votèrent contre : les Etats-Unis, la Belgique, le Brésil, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas et la Suisse. Aucune décision ne pouvait donc être prise. La question restait ouverte, mais, selon l'expression de M. Politis, elle n'était plus entière. La Grande-Bretagne avait constaté chez ses adversaires l'intention de ne pas céder sur le principe. Mais elle n'en chercha pas moins à limiter la liberté de transformer un navire en haute mer.

Elle fit donc figurer au programme de la Conférence navale de Londres « la légalité de la transformation d'un navire de commerce en bâtiment de guerre à la haute mer ». Le memorandum anglais proposa de résoudre la question en se plaçant au point de vue des droits des neutres. La discussion fut donc reprise et élargie. On présenta toujours les mêmes arguments contre la transformation en mer, en insistant sur le meilleur d'entre eux : un navire marchand qui se présente dans un port neutre peut y trouver des facilités pour préparer les actes de guerre qu'il effectuera ensuite, si on lui permet de se transformer à la sortie du port. Il aura pu y compléter ses approvisionnements, guetter une occasion, etc... Les puissances qui tendent à restreindre l'hospitalité neutre se montrèrent les plus hostiles à la transformation en haute mer.

Lord Desart, au nom de l'Angleterre (10), expliqua que la faculté de transformer les navires à tout moment et à tout endroit (sauf en eaux neutres) pouvait avoir des conséquences plus nuisibles que la course pour le commerce. Les navires neutres seraient exposés à être visités et saisis

(10) Dupuis, *op. cit.*, tome II, p. 115 et suiv.

par des navires qu'ils savaient être navires de commerce pacifiques. Il pourrait arriver que des navires de commerce d'un pays belligérant et des navires neutres naviguent ensemble jusqu'au moment opportun où les premiers se transformeraient en vaisseaux de guerre et feraient valoir leurs droits. Des vaisseaux au repos dans les ports neutres guetteraient le départ des bateaux suspects de contrebande et les poursuivraient, etc... De tels navires iraient d'un port neutre à un autre comme navires de commerce, jusqu'au moment où ils atteindraient l'endroit opportun, une route commerciale par exemple, où ils se transformeraient. Les pouvoirs déjà arbitraires des belligérants à l'égard des neutres ne devaient pas être accrus par la conversion soudaine et sans avertissement de navires de commerce. Le gouvernement de Sa Majesté, poussé par un souci vraiment touchant des droits des neutres, demandait que, puisque la transformation en mer n'était ni permise, ni prohibée par le droit existant, on l'interdit par un accord international, sauf si l'on faisait des propositions pour prévenir le commerce de tout danger et de toute surprise.

L'argument de l'hospitalité en port neutre était le meilleur, de l'avis de M. Dupuis. Sous pavillon de commerce, le navire pourrait demeurer longtemps dans un port neutre, y faire du charbon sans restrictions, se soustraire à la capture en s'y réfugiant jusqu'à ce que le danger soit écarté. Bien que le navire ait entrepris son voyage pour faire la guerre, il ne serait soumis à aucune des règles qui s'imposent aux vaisseaux belligérants. Il pourrait employer les ports neutres comme bases pour les opérations guerrières subséquentes. Or, des neutres puissants pourraient ne pas vouloir être capturés par de tels navires, d'ou,

d'après l'Angleterre, le risque d'étendre le théâtre de la guerre.

La situation des neutres faibles deviendrait difficile. Un belligérant revendiquerait pour ses navires le traitement des navires de commerce jusqu'à la transformation. Mais l'autre exigerait qu'on leur refusât cette faveur. Si l'Etat neutre cédait à l'un d'eux, il serait en conflit avec l'autre.

Ces arguments semblent décisifs. Pourtant, il ne faut pas oublier que la transformation en mer ne peut réserver des surprises désagréables qu'aux neutres qui font un trafic illicite. Le commerce honnête n'a rien à craindre, sinon quelques heures de retard dans un voyage. Pourquoi se plaindre que le contrôle des belligérants est devenu plus efficace ?

M. Kriege ne comprenait pas pourquoi la militarisation en mer est une restriction à la sécurité du commerce, car ces navires n'exerceraient pas d'autres droits et n'imposeraient pas au commerce d'autres restrictions, que ceux transformés dans les ports nationaux. Si le caractère militaire n'est revêtu que près d'un navire neutre, cela n'aggrave pas la situation de la navigation légitime et inoffensive. Si l'on peut mieux surveiller et réprimer la contrebande, tant mieux. Les navires qui font cette navigation prohibée sont seuls à en pâtir. « Dès que la loyauté et la réalité de la transformation sont garanties, que le navire transformé observe les lois et coutumes de la guerre et que son équipage est soumis à la discipline militaire, le lieu de la transformation ne paraît être d'aucune importance. »

Sans doute, on peut invoquer contre la transformation en haute mer, les avantages que peut trouver en port neutre pour la préparation d'actes hostiles un navire marchand qui se transformera ensuite. Si on mesure étroitement aux navi-

res de guerre belligérants, le droit de séjourner et de se ravitailler en port neutre, on peut difficilement admettre que le navire marchand puisse se transformer à la sortie du port. Mais les Etats neutres sont responsables des dommages causés par les navires de guerre qui ont trouvé chez eux repos et combustibles, puis, grâce à eux, continué leurs exploits. Il est aussi naturel qu'ils soient responsables si la transformation eût été impossible sans l'aide trouvée en port neutre. Il y a donc automatiquement un contrôle des Etats neutres qui empêche les abus.

On comprend ainsi que les puissances qui, comme la Grande-Bretagne, l'Espagne, les Etats-Unis, le Japon, l'Italie et les Pays-Bas, voulaient restreindre l'hospitalité neutre pour les navires de guerre étaient hostiles à la transformation en mer. Au contraire, les puissances comme l'Allemagne, la France et la Russie qui étaient favorables à la tolérance des neutres, admettaient facilement la liberté de transformation.

Le représentant de l'Autriche, M. Dumba, devait soutenir le 15 janvier 1909 que les Etats ont, en principe, le droit d'effectuer des transformations en haute mer, mais que, comme l'exercice de la souveraineté de chaque Etat y est limité par les intérêts légitimes des autres, la transformation ne doit être permise que si l'on pose des conditions pour garantir le commerce pacifique contre des mesures vexatoires. M. Dumba proposait dans ce but d'interdire la retransformation en navire de commerce des navires militarisés pour toute la durée de la guerre et d'exiger la notification aux puissances en temps utile de la transformation. Mais l'expression « en temps utile » est susceptible de plusieurs interprétations. Certains exigeaient

une notification dès le temps de paix des navires aptes à être transformés. C'est impossible, un gouvernement ne sait pas à l'avance quels seront ses besoins lors de la prochaine guerre. De plus, une telle publication peut renseigner l'adversaire sur le plan de mobilisation. D'autres se contentaient d'une notification faite le plus tôt possible aux neutres, sans que le navire ait à l'attendre pour exercer ses droits de belligérant. Enfin, une opinion intermédiaire permettait la transformation portée à la connaissance des neutres avant l'exercice de ses droits de guerre par le navire transformé.

L'Italie reproduisit ces propositions de La Haye. Comme le disait M. Fusinato, elle voulait concilier le principe du libre exercice du droit de souveraineté et les difficultés pratiques, nées de la sécurité du commerce des neutres et du respect de la bonne foi. D'après cette proposition, le navire qui, à l'ouverture de la guerre, se trouve dans les eaux territoriales de son pays, ne peut se transformer en mer après avoir pu le faire chez lui et avoir joui, dans les ports neutres, des privilèges des navires de commerce. Au contraire, il serait excessif et injustifié de l'interdire au navire qui a quitté son pays avant la guerre, il ne peut être soupçonné de mauvaise foi envers les neutres. Il serait exorbitant de le forcer à retourner pour se transformer. Il suffit de lui défendre de se militariser en port neutre, mais on peut le lui permettre en mer.

Au nom de l'Allemagne, M. Kriege rendit hommage à l'esprit de conciliation de l'Italie. Mais il fit observer que les navires qui sont chez eux à la déclaration de guerre ne peuvent pas toujours y prendre leurs dispositions militaires. Il peut être nécessaire de militariser un navire dont

on ne croyait pas avoir besoin. Avec la règle proposée par M. Fusinato, un Etat devrait garder chez lui tout navire transformable, car il pourrait en avoir besoin comme bâtiment de guerre, ou renoncer à transformer les navires qu'il aurait laissé partir.

De plus, on ne peut distinguer juridiquement les navires qui, au début des hostilités, sont dans les ports nationaux, de ceux qui sont dans les ports neutres. On peut invoquer les mêmes arguments pour la liberté de transformation des uns et des autres.

Toutefois, une transaction semblait possible. Selon l'expression de M. Renault, il y avait des vues opposées, mais un mutuel désir de conciliation. Le problème fut renvoyé au comité d'examen qui n'a pu soumettre aucune proposition à la Commission, malgré le désir d'entente et les efforts pour accorder des garanties aux neutres en respectant les droits des belligérants. En raison de l'équilibre très net entre les deux opinions, on peut dire que, dans l'état actuel du droit, la transformation en haute mer n'est pas illicite. Pendant la grande guerre, l'Allemagne a effectué de nombreuses transformations en mer, comme nous le verrons. La Grande-Bretagne fut obligée de demander à plusieurs Etats neutres, par exemple au Venezuela, d'être vigilants, pour empêcher le départ de tout navire allemand transformable, s'ils avaient des motifs de suspicion à cet égard. (Lettre du ministre anglais à Caracas le 17 août 1914).

2. — *La Retransformation.*

Un navire de commerce a été transformé en navire de guerre. L'Etat peut-il lui rendre, pendant les hostilités, son

statut primitif, le retransformer en navire de commerce ? Pendant combien de temps le navire sera-t-il incorporé dans la marine militaire ? Permettre la retransformation sans aucune garantie peut entraîner de graves abus. Selon les circonstances, un navire serait pendant une même guerre, tantôt navire auxiliaire, et tantôt navire armé défensivement, ou même non armé. M. Guiheneuc avait proposé que l'Etat fasse l'incorporation (11) pour la durée de la guerre. Cette règle peut sembler rigoureuse, mais elle est justifiée ; si l'incorporation peut être temporaire, on ne pourra jamais savoir devant quelle sorte de navire on est en présence. Un navire transformé pourrait dépouiller son caractère pour se ravitailler ou se faire réparer librement en port neutre. La situation de l'Etat neutre serait délicate ; il s'exposerait à des reproches, de quelque façon qu'il traite le bâtiment. La loyauté de la lutte rend intolérable qu'à tout moment la qualité d'un navire puisse changer.

D'après M. Rolin l'accord semblait possible à La Haye. M. L. Renault et le délégué russe, M. de Martens, étaient favorables à l'interdiction de la retransformation. On eut le tort d'y renoncer, sous prétexte que c'était un côté secondaire de la question de la transformation en mer qu'on ne pouvait régler dans son ensemble. On considéra les deux questions comme liées. Les puissances hostiles à la transformation en mer prétendirent que la retransformation est impossible, surtout si elle a lieu en haute mer. Cela permettrait au navire retransformé de trouver en port neutre tout ce qui lui aurait été refusé sans

(11) Guiheneuc, *op. cit.*, p. 35.

cette métamorphose. Ainsi, il pourrait se soustraire à la poursuite de l'ennemi et il aurait des facilités pour étendre le rayon d'action de ses opérations hostiles, n'étant pas préoccupé par le problème du ravitaillement.

La Conférence de la Paix et la Conférence navale ont considéré cette question comme liée à celle de la transformation et pourtant l'entente semblait possible. On n'a pas consacré expressément la règle de la permanence de la transformation pendant toute la durée d'une guerre, mais il a été convenu à La Haye, qu'en s'abstenant d'établir une règle, le Comité d'examen de la 4^e Commission n'entendait pas couvrir les abus de transformations successives, contraires à l'esprit de loyauté dont s'est inspiré avant tout le projet du règlement, devenu la VII^e Convention du 18 octobre 1907. Le délégué de l'Autriche-Hongrie, M. de Lammasch, proposa sans succès d'interdire la retransformation jusqu'à la fin de la guerre. Pour en éviter les abus, il fallait, d'après lui, « établir le caractère des navires aussi stable, aussi permanent que possible, et ne pas créer une sorte d'hermaphrodisme naval ». En droit pur, la retransformation n'est pas plus illicite que la transformation, mais il était bon de stipuler son interdiction dans l'intérêt général. Ce fut approuvé par l'Allemagne et le Mexique et combattu par l'Angleterre et le Japon.

Ce pays était hostile à la transformation et à la retransformation en mer libre. Mais il la croyait possible dans les ports nationaux. Pour lui, le comité devait diminuer les inconvénients qui résultent pour les neutres de la transformation et de la retransformation. Il ne voulait pas interdire la retransformation ; il préférerait en réduire les incon-

vénients en restreignant les endroits où elle pourrait s'effectuer.

Les Pays-Bas déposèrent un projet fondé sur une certaine publicité, afin d'empêcher qu'un navire de guerre ne dépouille son caractère pour pouvoir aisément se ravitailler et se réparer en port neutre. Ils proposèrent d'interdire la retransformation en pleine mer et de la permettre dans un port national. Mais si, ensuite, on voulait rendre à nouveau au navire retransformé sa qualité de navire de guerre, il faudrait en informer les neutres, au moins 15 jours à l'avance.

A la Conférence de Londres, l'Autriche-Hongrie reprit sa proposition d'interdire toute retransformation durant la guerre, moyennant quoi, elle acceptait la transformation en haute mer. Cette proposition fut repoussée, ainsi qu'une autre proposant d'interdire seulement la retransformation en haute mer. Le rapport général présenté à la Conférence navale de Londres au nom du Comité de rédaction pouvait conclure : « La question de la transformation et celle de la retransformation sont restées entières ». Des Etats belligérants peuvent donc transformer et retransformer des navires marchands en pleine mer à leur gré. Une telle situation est grave, car le problème n'est nullement théorique. Il s'est posé de façon fort intéressante au cours de la dernière guerre.

Les nombreuses destructions de navires marchands et des transformations inutiles ont vite rendu nécessaires des retransformations pour rendre au commerce allié le tonnage indispensable au trafic maritime. En particulier, le 4 février 1915, le Ministre de la Grande-Bretagne à San-

tiago (12) présenta une note au gouvernement chilien pour lui demander si des navires marchands, devenus charbonniers de l'Amirauté Britannique, seraient encore considérés par le Chili comme navires auxiliaires quand ils auraient repris leurs anciennes fonctions de navires de commerce. Le 15 mars 1915, le Gouvernement Chilien se déclara favorable à la retransformation sous certaines conditions. En effet, le droit international permet aux gouvernements neutres de régler les cas non prévus par les conventions internationales. Le gouvernement chilien voulait résoudre la question selon la stricte neutralité ; il ne voyait pas d'inconvénients à admettre dans les ports du Chili et à considérer comme navires marchands d'anciens navires auxiliaires, si cinq conditions étaient remplies. Le navire devait :

- 1°) N'avoir jamais violé la neutralité chilienne ;
- 2°) Avoir été retransformé dans ses ports nationaux ou alliés ;
- 3°) Avoir été effectivement retransformé, rien dans le navire ne pouvant révéler qu'il pourrait rendre à nouveau des services à la flotte militaire ;
- 4°) Le gouvernement devait avoir notifié aux Etats neutres la retransformation et
- 5°) S'être engagé à ce que les navires retransformés ne servent plus à la flotte de guerre.

Ces conditions sont intéressantes. Il y a là une ébauche des conditions auxquelles une retransformation est possible. Il est probable qu'en cas de nouveau conflit, les Etats neutres les appliqueraient à nouveau, car l'Etat, maître de

(12) Alvarez, *op. cit.*, p. 253.

la mer, aurait besoin de toutes ses disponibilités en navires pour assurer son ravitaillement et les retransformations seraient nombreuses. Cette éventualité rend encore plus regrettable l'absence d'une réglementation internationale.

3. — *Les Projets élaborés.*

On a essayé de parer à la carence de la législation internationale et des projets intéressants ont été présentés sur la transformation en mer et la retransformation.

M. Fauchille proposa à l'Institut d'admettre la transformation en haute mer, d'où de vives discussions au sein de la Commission. Les arguments, déjà échangés à La Haye et à Londres, furent repris, et, par quatre voix contre trois, la transformation en mer fut admise par la Commission. Une disposition additionnelle fut adoptée pour en atténuer les inconvénients : elle doit être notifiée aux neutres et ne sera opposable au navire rencontré que s'il en a eu connaissance. Il est censé la connaître, s'il a quitté un port après notification faite. Mais malgré les efforts de MM. de Bar et Renault, l'Institut repoussa la transformation en haute mer par trente voix contre vingt-deux. Une telle minorité ne permet pas de considérer le principe de la non-transformation en mer comme acquis. De plus, c'est la louable préoccupation de l'intérêt des neutres qui a fait pencher la balance, et depuis, la grande guerre a trop souvent montré l'abandon de ce souci.

Donc, comme le dit M. Rolin : « Dans l'état actuel du droit positif, on ne peut considérer la transformation d'un navire en navire de guerre en pleine mer comme illégitime.

me » (13) pas plus d'ailleurs, que la transformation d'une prise en haute mer.

L'Institut s'est montré aussi sévère quant à la retransformation. La commission a admis qu'un navire transformé ne peut être retransformé en navire public ou privé. Elle a exclu de façon absolue toute transformation d'un navire de guerre en navire de commerce, sans distinguer ceux qui avaient cette qualité au début des hostilités de ceux qui ne l'ont acquise qu'ensuite. Ce fut adopté sans opposition par l'Institut, par l'unanimité des membres réunis à Oxford, et cette règle forme l'article 10 du Manuel des lois de la guerre maritime. Les savants de tous les Etats maritimes étaient réunis, sauf ceux du Japon dont l'adhésion était certaine, en raison de son attitude aux conférences antérieures. Ce point semblait donc acquis. La grande guerre a tout remis en question, puisque de nombreuses retransformations furent effectuées avec le consentement des neutres : Chili, Brésil, qui reçoivent comme navires marchands d'anciens *Q. Ships* retransformés, etc...

D'ailleurs, le projet de règlement de la neutralité maritime adopté par l'Institut Américain de Droit international à la session de la Havane de 1917, admet la retransformation, si elle a lieu dans les ports du pays auxquels les navires appartiennent, ou chez ses alliés, si elle a été effective et si le gouvernement a communiqué les noms des navires retransformés aux Etats intéressés, en s'engageant à ce qu'ils ne servent plus à l'avenir dans la flotte de guerre. C'est dans cette voie, ouverte par le Chili en 1915, qu'il

(13) A. Rolin, *op. cit.*, p. 41.

faut s'engager au lieu de prohiber absolument les retransformations, chose impossible en fait.

Telles sont les principales règles de droit qui s'appliquent aux marines auxiliaires. Celles-ci devaient prendre un développement insoupçonné de 1914 à 1918.

DEUXIÈME PARTIE

LES MARINES AUXILIAIRES

DE 1914 A 1918

CHAPITRE PREMIER

LES MARINES AUXILIAIRES ALLIÉES

SECTION I

La Marine auxiliaire française pendant la grande guerre

1. — Vue d'ensemble (1)

Avant la guerre, les Etats Majors généraux de la Marine et de l'Armée prévoyaient que certaines unités de la flotte de commerce viendraient renforcer les escadres et les flotilles de défense des côtes. En particulier, les paquebots devaient être utilisés comme éclaireurs ou croiseurs auxiliaires. Longtemps, les Etats Majors eurent à l'esprit les souvenirs de la guerre de course, réalisable avec des paquebots préparés dès le temps de paix et transformés à la mobilisation en croiseurs. Les cahiers des charges pour les contrats maritimes postaux prévoyaient la main mise de l'Etat sur les paquebots à grande vitesse et le maintien à bord, selon la loi du 2 mai 1899, du personnel du temps de paix militarisé. De plus, le ministre de la Marine avait signé avec des armateurs des conventions pour la mise à la disposition de l'Etat de certains navires.

(1) V. Cangardel — La Marine Marchande française et la guerre.

On discuta sur l'efficacité de ces dispositions. Pendant quelques années, l'Etat Major Général de la Marine avait prévu pour de très nombreux paquebots, des approvisionnements, des canons et des munitions. Après 1900, le nombre de ces croiseurs auxiliaires fut diminué. Toutefois, on estima indispensable d'assurer à la flotte de guerre l'appoint d'un sérieux contingent de navires dont la rapidité était l'âme essentielle, l'armement proprement dit en ayant été réduit. M. des Rousiers reconnaît que nous avons beaucoup négligé les ressources qui peuvent ainsi être fournies à la défense nationale. Quand une « Compagnie de navigation mettait à l'étude la construction de paquebots de luxe et demandait à la Marine s'il convenait de prévoir éventuellement l'armement de ces paquebots en croiseurs auxiliaires, on répondait trop souvent que la question était sans intérêt. Les navires les plus récents parmi nos paquebots rapides se sont trouvés ainsi inutilisables pendant la guerre. » (2) D'ailleurs, il faut reconnaître que ce ne sont pas les plus grands paquebots qui ont été les plus utiles à nos escadres.

Il était prévu avant la guerre que les bâtiments auxiliaires seraient fournis par les Compagnies subventionnées pour services postaux. Elles devaient construire, sur plans approuvés par le ministre de la Marine, après avis favorable d'une commission d'ingénieurs et d'officiers. On fabriquait à l'avance le matériel de guerre. La Marine pouvait prendre possession, par un simple ordre de réquisition ; les Compagnies devaient toucher une indemnité, mais pas de parts de prises. Les paquebots subventionnés avaient à

(2) Des Rousiers — La Marine Marchande et la guerre, p. 153.

bord un officier dde marine, remplissant les fonctions de commissaire du gouvernement, officier qui était, soit le Commandant, (officier d'active en congé illimité, ou officier de réserve), soit le commissaire du bord, le médecin, etc... La réquisition de certains autres navires rapides était aussi prévue.

La loi du 2 mai 1899 réglait la situation des équipages appelés à faire partie de la flotte auxiliaire. L'article 18 permettait aux inscrits maritimes de demander, dès le temps de paix, à continuer à servir en temps de guerre sur leurs navires transformés. La loi précisait les grades à attribuer aux Capitaines au long cours et officiers mécaniciens embarqués. Comme les trois quarts des équipages devaient être inscrits maritimes, on était sûr d'avoir dès le temps de paix, des équipages militaires sur les navires transformés. Il suffisait, pour qu'il y ait incorporation loyale, d'un décret du chef de l'Etat appelant les équipages sous les drapeaux. Ainsi notre marine auxiliaire, « grâce au système de l'inscription maritime qui a militarisé plus des neuf dixièmes de notre personnel navigant », ne pouvait prêter le flanc à aucune critique.

La loi n'avait prévu que l'utilisation d'une catégorie restreinte de navires. L'Etat Major général ne se doutait pas de l'ampleur avec laquelle la question allait se poser. En 1914, (3) on appliqua les plans de mobilisation prévus et on réquisitionna de nombreux paquebots postaux, quelques remorqueurs et quelques chalutiers pour le dragage des chenaux de sécurité. Puis, on utilisa des transports pour l'armée d'Orient. En 1915, presque tous les chalutiers

(3) La Bruyère — Notre Marine marchande pendant la guerre — p. 109 et suivantes.

français à vapeur furent transformés en patrouilleurs. En Mars 1916, sur 12.500.000 tonnes de jauge de la flotte commerciale de 1914, il restait 1.884.000 tonnes de vapeurs. Le tonnage des navires qui étaient ou avaient été réquisitionnés était de 1.100.000 tonnes, formant un pourcentage de 58 % dont une forte proportion avait été transformée ; 20.000 hommes étaient embarqués sur les bâtiments de commerce armés. Au total la marine a perdu 6 paquebots, 43 cargos formant un total de 180.000 tonnes, 12 voiliers, 35 chalutiers et 6 petits navires, soit, au total 191.000 tonnes brutes, la plupart ayant coulé sous pavillon de guerre. Rien qu'en Méditerranée (les Dardanelles et l'Adriatique n'y étant pas compris) nous avons perdu 7 croiseurs auxiliaires par torpillage et 14 chalutiers. Les navires transformés se sont couverts de gloire. Toujours en Méditerranée furent cités à l'ordre du jour : 6 croiseurs auxiliaires et 25 chalutiers, caboteurs ou goëlettes dont 3 peuvent s'enorgueillir de 2 citations. Dans la zone des armées du Nord, 12 chalutiers furent cités. Une des nouveautés les plus intéressantes de la dernière guerre fut la transformation des chalutiers. Grâce à un effort considérable réalisé pour la pêche dans les quinze années qui précédèrent la guerre, nous avons pu disposer d'un matériel précieux. Le nombre des vapeurs de pêche passa de 50 en 1900 à 300 en 1914. Ils furent tous militarisés et servirent comme mouilleurs et dragueurs de mines, comme patrouilleurs et chasseurs de sous-marins. Ces navires à la fois solides et maniables, ayant une puissance motrice élevée par rapport à leur tonnage, ont efficacement protégé la navigation. Leur action efficace a contribué dans une large mesure à l'échec de la guerre sous-marine.

Nous allons maintenant étudier avec plus de détails les différents types de navires utilisés et leur rôle.

2. — *Les Croiseurs auxiliaires.*

Les plus beaux échantillons de notre flotte de paquebots furent réquisitionnés en 1914 (4). Par exemple, la Compagnie générale transatlantique fournit à la flotte les paquebots *Lorraine* de 11.400 tonnes, 22 nœuds de vitesse ; *Provence*, 13.700 tonnes, 22 nœuds 2 ; *Savoie*, 11.000 tonnes et même vitesse. La *Touraine* fut rendue à la Compagnie, fin août 1914, et remise sur la ligne de New-York.

En août 1914, ces croiseurs à grande vitesse et grand rayon d'action furent rattachés à la 2^e escadre légère de la mer du Nord (amiral Rouyer). Ils contribuèrent au blocus de l'Allemagne, car nous manquions dans l'Océan de navires de guerre aptes à ce rôle. Plus tard, ils furent rattachés à l'escadre des Dardanelles, où ils furent très utiles comme éclaireurs, navires de bombardement, transports rapides. C'est en transportant des troupes en grande vitesse vers Salonique que le *Provence II* devait sauter sur une mine.

Nous avons aussi utilisé des croiseurs auxiliaires de 1.400 à 1.700 tonnes. On peut citer les paquebots de la Compagnie Fraissinet : *Corte II*, *Golo*, *Liamone*, affectés en temps de paix à la ligne de Corse. Ils marchaient à 17-18 nœuds. Ils contribuèrent au ravitaillement du Monténégro et l'un d'eux soutint un combat contre des sous-marins et des hydravions autrichiens. Les autres Compagnies fournirent aussi de nombreuses unités. La Compa-

(4) La Bruyère, *op. cit.*, pages 119 et suivantes.

gnie Sud-Atlantique procura à la flotte le *Burdigala*, de 12.000 tonnes et le *Lutetia* de 14.600 tonnes, ayant tous deux une vitesse de 20 nœuds 5 ; la Compagnie Fabre livra le *Gascogne* de 7.000 tonnes, 18 nœuds, et le *Sant'Anna* de 9.000 tonnes, 17 nœuds, etc...

Le *Flandre* et le *Niagara* de la Compagnie Transatlantique furent transformés en éclaireurs auxiliaires. Ceux-ci étaient souvent des yachts, car ces petits bâtiments sont rapides. On peut citer l'*Atmah* et l'*Eros* à MM. de Rothschild, le *Poupée* de M. Viennet, etc... Le *Rouen* des Chemins de fer de l'Etat devint un excellent éclaireur, grâce à sa vitesse de 24 nœuds. Il fut affecté à la 2^e escadre légère avec 7 autres croiseurs auxiliaires : *Niagara*, *Flandre*, *Touraine*, *Savoie*, *Newhaven*, *Nord*, *Pas-de-Calais*. Cette escadre possédait aussi 4 dragueurs, anciens chalutiers de Boulogne réquisitionnés : *Maris-Stella*, *Blanc Nez*, *Turbot*, *Europe II*.

Le rôle des croiseurs auxiliaires français fut important. Sans doute, ils n'eurent pas à précéder l'armée navale au cours d'une grande bataille, ni à détruire les navires de commerce ennemis qui restaient au port. Mais ils assurèrent l'efficacité du blocus, ils empêchèrent la contrebande de guerre, ils poursuivirent les sous-marins. Nous allons les voir remplissant ces différentes missions en étudiant l'histoire type de l'un d'eux, le croiseur auxiliaire *Indien* (5).

En avril 1915, le croiseur *Latouche-Tréville* arraisonnait en rade de Mersina le paquebot mixte *Indiana* naviguant sous pavillon américain. Son chargement paraissant

(5) Amiral Forget — En action à la mer.

suspect, on le considéra comme de bonne prise jusqu'à plus ample information et il fut envoyé à Alexandrie. Le 22 juin 1915, le vice-amiral Commandant la 3^e escadre décida de l'armer en guerre. Un noyau d'équipage fut désigné. Le lieutenant de vaisseau Forget en prit le commandement. Deux enseignes de vaisseaux de 1^{re} classe de réserve lui étaient adjoints. On conserva l'ancien chef mécanicien, « citoyen levantin », aux appointements de 300 francs par mois comme chef mécanicien auxiliaire, mais le reste de l'équipage fut débarqué. Le navire avait 85 mètres de long, il jaugeait 1.800 tonnes et pouvait marcher à 12 nœuds. Son nom devint l'*Indien* et son commandant fut chargé de le transformer en croiseur auxiliaire. Il fit renforcer le pont, installer deux canons de 65 m/m et deux autres de 47 m/m fournis par le *Jaureguiberry*, des soutes à munitions et un projecteur mobile. La transformation eut lieu à Port-Saïd. Le nouvel équipage de 60 hommes fut fourni par les grands bâtiments de la 3^e escadre, par le *Desaix* en particulier. L'Amiral avait ordonné que les navires désignent des hommes d'excellente conduite. « Mais l'expérience prouve que dans ces circonstances, les Commandants en second n'hésitent pas à se débarrasser des indésirables... C'est humain. Et l'*Indien* subira la loi commune » (6). Par exemple, le *Jaureguiberry* envoya un matelot ayant eu 150 jours de prison effective pour motifs graves et 30 jours infligés la veille. Les essais effectués le 13 juillet furent satisfaisants.

Les instructions données au nouveau bâtiment ne comportaient aucune précision, elles indiquaient seulement la

(6) *Op. cit.*, page 18.

zone de patrouille. Le croiseur devait principalement chasser les sous-marins sur les côtes d'Asie-Mineure et de Syrie. Il était une excellente cible, étant très grand et très lent. Le 16 juillet, le croiseur reçut les registres et documents nécessaires à son administration. Mais il n'y avait qu'un quartier-maitre secrétaire inexpérimenté. Durant les escales à Port-Saïd, le Commissaire d'escadre devait y remettre de l'ordre.

Le 17 juillet, le croiseur appareilla. Son Commandant écrivait (7) : « Certes, l'*Indien* n'est pas ce qu'il y a de mieux comme bateau de guerre. En réalité, ce n'est qu'un simple patouillard..... Il a des canons, petits il est vrai ; il a aussi sa masse et sa robustesse pour ne pas hésiter à rentrer dans le ventre d'un sous-marin qui se trouverait sur notre route ». Le croiseur assura le blocus des côtes d'Asie-Mineure. Il fit la chasse aux goëlettes turques chargées de blé et les détruisit au canon, car elles refusaient de stopper et préféraient se jeter à la côte. Mais les petits voiliers furent respectés. Dans une première croisière qui prit fin le 28 juillet à Port-Saïd, il y eut 40 goëlettes détruites.

Le 3 août, ayant reçu trois grenades contre les sous-marins, le croiseur appareilla à nouveau. Il s'élança à la poursuite de navires grecs suspects et alla visiter les côtes de la Tripolitaine. Son aspect était aussi pacifique que possible pour ne pas éveiller la défiance. « L'*Indien* est camouflé. Cela peut augmenter ses chances... Les pièces sont cachées par une tente qui descend à toucher les bastingages. Les hommes sont débraillés. Il n'a pas été dif-

(7) *Op. cit.*, p. 23.

ficile de leur faire prendre la tenue de pirates. Le pavillon est tout petit, très usagé ; la flamme de guerre est, par hasard, enroulée à la tête du mât » (8). Cela rappelle les navires japonais qui voulaient embouteiller la flotte russe. Nous avons vu que ces ruses de guerre sont licites.

Le croiseur aperçut une forte caravane de Senoussistes, mais il ne put que prévenir un torpilleur italien sans agir lui-même, l'Italie n'étant pas encore en guerre avec la Turquie. Le 14 août, il rentra à Port-Saïd qu'il quitta le 19 pour croiser le long de la côte de Syrie jusqu'au 24 août.

Le 29 août, il quitta Port-Saïd à destination de Rhodes. En route, il captura un brick grec suspect, puis il poursuivit sa recherche des sous-marins allemands. Le Commandant entra en contact avec un grec qui guerroyait contre les Turcs avec quelques partisans. Il les utilisa à détruire deux bases de ravitaillement de sous-marins sous la protection des canons de l'*Indien*, à faire des prisonniers turcs et à signaler la présence des sous-marins. Puis il assura le blocus de Castelorizo et détruisit le 7 septembre une autre base de ravitaillement pour sous-marins. Il arriva le 8 septembre à Rhodes, mais fut torpillé au mouillage, 13 hommes furent tués. Une grande partie des armes fut récupérée. Le chalutier armé, *la Brise*, remplaçant l'*Indien*, partit le 18 septembre explorer la côte d'Asie-Mineure sans succès.

Durant l'enquête qui eut lieu, l'Amiral de Lapeyrère, constatant que les volontaires grecs n'étaient pas payés, mais recevaient des parts de prise, s'écria : « Vous faisiez

(8) *Op. cit.*, p. 44.

de la piraterie ! ». « De la piraterie, l'*Indien* n'en a jamais fait. Il a toujours agi énergiquement, mais loyalement et en se conformant aux règles du Droit international » (9). Le 15 octobre 1919, il devait être cité à l'ordre de l'armée.

L'usage des croiseurs auxiliaires était prévu bien avant la guerre. Au contraire, on peut dire que l'utilisation intensive de petits bâtiments comme dragueurs et patrouilleurs fut une révélation.

3. — *Les Dragueurs*

En 1910, le plan de mobilisation de la flotte prévoyait la réquisition de 24 chalutiers. Quatre d'entre eux devaient être affectés dans chacun des ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Havre et Cherbourg, au dragage des chenaux de sécurité, et les quatre derniers devaient servir de dragueurs à la 2^e escadre légère. Ce fut exécuté en août 1914, mais, dès octobre, on fut obligé de réquisitionner d'autres chalutiers. Ils entrèrent en service à la fin de l'année 1914. En janvier 1915, les dragueurs durent fournir un gros travail devant Nieuport. Le 20 février le *Marie* sauta sur une mine. En septembre 1915, de nouvelles escadrilles de dragueurs furent créées. On réquisitionna à Dieppe le *Brest* et le *Cherbourg*, on y adjoignit les transbordeurs *Nord*, *Pas-de-Calais*, *Au Revoir*, et, avec 10 chalutiers, on eut, le 4 janvier 1916, quatre sections nouvelles de quatre dragueurs. Ils devaient explorer les routes maritimes créées à partir de mars et les nettoyer des nombreuses mines allemandes. Mais le 18 janvier l'*Auvergne*, et le 28 février l'*Au-Revoir* sautaient. Cela n'empêcha pas les routes de sécurité de fonctionner.

(9) *Op. cit.*, p. 92.

En plus de ces dragueurs, la dernière guerre vit la création des fronts de mer. Ils existaient dans nos principaux ports (Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Saint-Nazaire, Marseille) sous la direction d'un capitaine de vaisseau. Les chalutiers des fronts de mer assuraient la police de la navigation, la reconnaissance des navires, le dragage des chenaux de sécurité. Devant chaque port, il y avait un ou plusieurs chenaux, routes parcourues par les navires, à l'exclusion des autres et visitées soigneusement par les dragueurs. Ces chenaux avaient une largeur de 1.000 à 1.500 mètres et une longueur suffisante pour conduire les bateaux au-delà des fonds de 100 mètres. A l'exception de quatre navires construits dans ce but, tous les dragueurs furent des navires transformés et armés : chalutiers, yachts, remorqueurs, etc... Au début, trois ou quatre dragueurs furent attachés à chaque front de mer. Ils traînaient la drague comme jadis le chalut. Ils balayaient tous les matins le chenal d'accès de leur port. Mais bientôt il ne suffit plus de draguer chaque jour les chenaux des ports principaux. Il fallut aussi « balayer devant les portes » des villes secondaires, Dieppe, le Tréport, Fécamp, etc...

En 1917, l'amiral Ronarch améliora l'organisation des dragages. Il supprima la distinction des dragueurs des fronts de mer et des dragueurs des routes commerciales. Dès février 1917, tous les dragueurs de la zone des armées du Nord furent répartis en deux escadrilles, dont une opéra entre Gris-Nez et Antifer et l'autre entre Gris-Nez et les bancs de Flandres. Quand un champ de mines était signalé, on pouvait réunir à l'endroit menacé assez de navires pour un déblayage méthodique et rapide. Mais les risques étaient

grands. Comme devait le dire l'amiral Ronarch dans un de ses rapports, une opération de dragage, même loin de l'ennemi, est toujours une action de guerre. Dans cette zone, 7 dragueurs furent perdus en 1917, dont 5 anglais et 2 français (l'*Elisabeth* le 13 mars et le *Jupiter* le 10 juillet).

Quand, en octobre 1918, l'ennemi évacua la côte belge, il fallut déblayer d'innombrables mines. Deux dragueurs français enlevèrent celles de Zeebrugge, les Anglais se chargèrent de celles d'Ostende et perdirent 3 dragueurs les 18 et 19 octobre. Puis, ce fut le dragage méthodique des bancs de Flandres. Trente dragueurs français en furent chargés. Le 11 novembre un chenal de trois mille de large était dégagé le long de la côte. Le 1^{er} avril 1919, le déblaiement était achevé.

Nous eûmes des dragueurs, même aux Dardanelles. On y utilisa un matériel varié, anciens remorqueurs de l'Etat ou de la Marine de Commerce, comme le *Goliath*, le *Marseillais 18*, le *Provence*, anciens yachts comme l'*Henriette* de M. de Neufville, ou le *Poupée* de M. Viennet, chalutiers, etc... Leur mission fut périlleuse. « On peut dire (10) que de toute la guerre, il n'y eut rien de plus épique que les combats livrés par ces petits bâtiments. Canonnés à bout portant, fusillés même ou mitraillés, recevant des obus de toutes les batteries et de tous les calibres, ils draguaient par surcroît des engins que le moindre choc pouvait faire exploser. Leurs équipages rappelaient les anciens corsaires de la marine à voile : vieux loups de mer revenus à l'activité, pêcheurs d'Islande ou de Terre-Neuve, chalutiers de la Mer du Nord, anciens longs courriers mê-

(10) Clerc Rampal — La Marine française pendant la grande guerre, — page 42.

lés à des canonniers et torpilleurs de l'active, tout cela sous le commandement d'officiers du grand corps ou de jeunes enseignes auxiliaires, montrait une ardeur infatigable. Honneur soit rendu aux dragueurs des Dardanelles ! »

On dragua ainsi par toutes les mers et cela exigeait un matériel considérable. En 1918, nous avions au total 110 chalutiers dragueurs, presque tous navires transformés. L'Angleterre en avait 623. Les Français relevèrent en moyenne 75 mines par mois, les Anglais 350, ce qui s'explique puisqu'ils avaient près de six fois plus de chalutiers que nous. Nous avions perdu en tout 6 dragueurs, alors que l'Angleterre en perdait 6 par mois en 1917 et 4 par mois en 1918. Avec 6 fois plus de dragueurs que nous, ils en avaient perdu 15 fois plus. Cela prouve l'excellence de nos méthodes de dragage, puisque nous relevions proportionnellement autant de mines qu'eux avec des pertes presque trois fois plus faibles. Mais si les pertes alliées furent lourdes, les pertes de l'ennemi le furent davantage encore : 47 sous-marins, mouilleurs de mines, furent coulés par les patrouilleurs.

4. — *Les Patrouilleurs.*

L'Amirauté britannique envisagea la première l'utilisation contre les sous-marins de chalutiers armés. Elle en informa le 5 novembre 1914 la Marine française, mais le Vice-Amiral Favereau commandant la Manche s'y montra défavorable, car il lui semblait difficile d'imposer la discipline militaire aux équipages si indépendants des chalutiers. L'Amirauté anglaise reprit son idée en janvier 1915, car elle avait remarqué que dans la baie d'Heligoland où il y avait de nombreux chalutiers armés, les sous-marins

anglais opéraient difficilement. Quand les sous-marins allemands s'attaquèrent délibérément au commerce maritime, les Anglais répandirent dans les zones menacées de nombreux navires ayant un faible tirant d'eau, de l'artillerie légère qui restaient constamment à l'affût des submersibles qu'ils coulaient parfois et dont ils gênaient toujours les évolutions, car ils les obligeaient à rester en plongée, ce qui fatiguait les équipages et épuisait les réserves d'électricité. Les chalutiers à vapeur convenaient très bien pour la patrouille.

En présence des résultats obtenus par ses alliés, la France organisa, elle aussi, des flottilles de patrouilleurs, d'abord dans la Manche et dans la mer du Nord, puis dans l'Océan, en Méditerranée, en Adriatique, dans le Levant, à mesure que le rayon d'action des sous-marins augmentait. Nous avons différentes catégories de chalutiers. Leurs dimensions variaient de 30 à 50 mètres de long avec 200 à 500 tonnes de jauge et une faible vitesse de 8 à 10 nœuds. Les chalutiers qui allaient à la grande pêche sur les bancs furent particulièrement utiles. Ils étaient puissants, jaugeaient 500 tonnes et pouvaient donner de 10 à 12 nœuds. Le *Nord Caper* en était un excellent spécimen. Les chalutiers côtiers comme ceux de la Société des Pêcheries d'Arcachon, avaient souvent 225 tonneaux et 9 nœuds. Enfin, on trouvait sur les bancs de Flandres, les cordiers, petits navires de 100 à 150 tonnes.

Les principaux ports de chalutage à vapeur étaient en 1913, Boulogne avec 135 navires, Arcachon 38, La Rochelle 29, Dieppe 24, Lorient 19, Calais 11 et Alger 8 chalutiers. Les chalutiers reçurent, en général, deux canons de 75 m/m ou de 100.

On incorpora ausssi dans les rangs des patrouilleurs des yachts. Les plus grands battaient guidons de Commandants ou pavillons d'Amiraux. On peut citer l'*Ariane* de M. Meunier, division de Syrie, pavillon de Contre-Amiral, ainsi que l'*Eros* de M. de Rothschild, dans la patrouille de Méditerranée, le *Bacchante*, l'*Ara*, etc... Les petits yachts servaient aussi à la patrouille et à l'escorte des navires marchands. Actuellement, le Yacht Club de France possède toute une série de photographies de yachts ayant la flamme de guerre. Comme le dit M. Clerc Rampal (11) : « Si la France avait possédé une flotte de plaisance plus importante, combien de services auraient rendus ces bons et solides bâtiments à la première heure de la guerre sous-marine ! ».

Quel que soit le navire transformé en patrouilleur, il conservait autant que possible, son équipage du temps de paix, auquel on adjoignait des matelots fusiliers et canoniers, un opérateur de T.S.F., etc... Le Commandant du patrouilleur était choisi parmi les enseignes de vaisseau, les premiers maîtres de la marine militaire et les lieutenants au long cours.

Ces navires furent réunis en escadrilles de 12 à 14 unités commandées par les capitaines de frégate. Un des chalutiers était généralement commandé par un lieutenant de vaisseau et les autres par des enseignes ou des lieutenants au long cours promus maîtres de manœuvre. L'ancien patron restait à bord avec le grade de second maître, ainsi que le chef mécanicien du temps de paix.

Le 13 janvier 1915, le Ministre de la Marine ordonna

(11) Clerc Rampal, *op. cit.*, p. 67.

de constituer une flottille de patrouilleurs. On trouva un chef capable de donner à cette nouvelle flotte de guerre esprit de sacrifice, valeur combative et discipline : le capitaine de vaisseau Merveilleux du Vignau. Il y avait 150 chalutiers pouvant être réquisitionnés : 104 dans la Manche, 27 à La Rochelle et 17 à Arcachon. On commença par en prendre 40 en Manche et 20 dans l'Océan. Ces 60 navires furent répartis en 3 escadrilles à Dieppe, Boulogne et Fécamp. Chaque navire était muni d'un canon de 47 m/m. Le 1^{er} mars, ils furent tous à leur poste. Dès le 28 février, l'un des premiers prêts, l'*Inès*, avait coulé un sous-marin. Il y eut 6 combats en avril et 3 en mai. A cette époque, les sous-marins arrivèrent en Méditerranée. L'Amiral de Lapeyrère ne pouvait faire surveiller une surface de deux millions de kilomètres carrés, les torpilleurs étant aux Dardanelles et en Adriatique, ou à protéger les transports de troupes. Il dut faire appel aux chalutiers. Le 16 mai 1915, 10 chalutiers de la Manche passèrent en Méditerranée, suivis de 10 autres en septembre et de 20 en décembre. En même temps, on créa une flottille de 25 chalutiers pour l'Océan. On pourvut aux trous des effectifs par de nouvelles réquisitions. Le 30 septembre 1915, ordre fut donné de réquisitionner tous les chalutiers disponibles. On en trouva 250 ; 280 furent achetés en Norvège, en Angleterre, en Amérique, au Japon et on parvint à grouper 580 patrouilleurs. La concurrence entre les missions des différentes amirautés envoyées en pays neutres fit tellement monter les prix qu'elles finirent par s'entendre pour centraliser les commandes à Londres, entre les mains d'une Commission interalliée, chargée aussi de la répartition. En 1916, la France obtint 127 chalutiers par l'intermédiaire de la

Commission de Londres ou par achats directs. Mais les meilleurs navires étaient utilisés depuis longtemps. Ceux que l'on se procurait ainsi n'avaient qu'une faible vitesse et leur armement de fortune les rendait inaptes à la patrouille.

En Grande-Bretagne, dès la fin de 1914, l'Amirauté avait réquisitionné 700 chalutiers et petits navires. Fin 1916, il y en avait 2.500 et, fin 1917, 3.400. Grâce à eux, le trafic maritime, menacé par la guerre sous-marine sans restriction à partir du 1^{er} février 1917, put continuer.

Le mode d'utilisation des patrouilleurs varia. Au début, on voulait dessiner sur les mers un damier et mettre un patrouilleur dans chaque case. Le sous-marin n'aurait pu émerger sans en rencontrer un. Mais on manquait de navires. Alors on les répartit le long des principales routes commerciales : Marseille-Alger, Gibraltar-Malte, Port-Saïd, etc... Quand un torpillage avait eu lieu, tous les patrouilleurs se précipitaient au secours des naufragés et la route n'était plus protégée. Au bout de 2 ans, on cessa de protéger la mer, pour protéger les navires en les réunissant en convois escortés. Cela empêchait les attaques au canon et diminuait le nombre des attaques à la torpille.

Les patrouilleurs furent réunis en flottilles et administrés comme les torpilleurs. Un bâtiment central, commandé par un officier supérieur, assisté d'un conseil d'administration, pourvoyait le chalutier de tout ce dont il avait besoin. Les flottilles étaient divisées en escadrilles et subdivisées en sections : flottille de la Manche et de la Mer du Nord, flottille de l'Océan, flottille de l'Armée navale, etc... Ces escadrilles étaient groupées en divisions de patrouille

commandées par des capitaines de vaisseau. En Mai 1915, il y avait 4 divisions dans l'Océan et 2 dans la Manche.

Parmi les patrouilleurs, on distinguait les arraisonneurs et les escorteurs de convois. Les arraisonneurs étaient à la disposition des fronts de mer. Ils se portaient au devant de tous les bâtiments pour les arraisonner, c'est-à-dire examiner les papiers du bord et, s'il y avait lieu, les admettre à pénétrer dans le port. Ils communiquaient les consignes et veillaient à leur observation. Ce service était très pénible, car il exigeait une garde vigilante de jour et de nuit, par tous les temps. De plus, comme il y avait peu de navires disponibles, ils devaient passer 3 jours sur 4 en mer. Tous étaient des chalutiers ou des navires de commerce transformés. Ils faisaient aussi cette corvée à l'entrée des fleuves, en Gironde, à la barre de l'Adour, etc... Ils assuraient la police de la navigation et des rades.

D'autres chalutiers, ayant la même vitesse que les cargos (8-10 nœuds) les escortèrent à partir de 1917. Quand le convoi était important, ses flancs étaient protégés par deux lignes de chalutiers à 600 ou 800 mètres des cargos. Devant et derrière le convoi, il y avait parfois d'autres chalutiers, munis de ballons captifs.

Cette tactique ne fut employée qu'après deux ans de guerre. Au début, on voulait protéger la mer. En Mer du Nord, le Capitaine de vaisseau Merveilleux du Vignau s'entendit avec les autorités britanniques sur l'étendue de la zone réservée aux patrouilles françaises, puis il surveilla à Cherbourg l'armement des 60 premiers chalutiers, divisés en 3 escadrilles dont chacune était commandée par un capitaine de frégate. Les équipages étaient formés de pêcheurs réservistes inscrits maritimes. Le 1^{er} mars 1915, le

Commandant du Vignau, chef de division des chalutiers de la Manche, ralliait Boulogne sur la *Sainte Jehanne* ?

Les chalutiers patrouillaient par groupes de 4 ou 5. Puis l'organisation se perfectionna. Les chefs de groupes furent de jeunes officiers de marine, les équipages furent rajeunis, les navires reçurent un poste de T.S.F., un deuxième canon, grenades, microphones, etc... Mais dès le début, leur action s'était révélée efficace. Après *l'Inès*, le *Savoie*, le 4 mars, canonna un sous-marin, le 30 le *Sainte-Jehanne* en aborda un autre comme le *Madeleine* le 31, etc...

Nous avons vu qu'en mai, des chalutiers furent envoyés en Méditerranée. En juin, on constitua une division sur les côtes de Bretagne. Les chalutiers de la Manche furent affaiblis d'autant. Il fallut en incorporer d'autres, de plus en plus petits à mesure que les bâtiments disponibles étaient moins nombreux. En Décembre, le Commandant du Vignau constata qu'avec un nombre de bateaux égal, le déplacement total de la division était passé de 20.000 à 9.000 tonnes. Un groupe de cordiers fut constitué à Dunkerque.

Les patrouilleurs de la zone des armées du Nord devaient guider les navires à leur entrée en Manche. Le Contre-Amiral de Marliave en prit le commandement et arbora son pavillon sur l'éclaireur auxiliaire *Rouen* (12). Pendant l'hiver 1915-1916 nous avons perdu 3 patrouilleurs.

Le 1^{er} mai 1916, l'Amiral Ronarch prit le commandement supérieur de la Marine dans la zone des Armées du Nord. En plus des dragueurs, il disposait de 7 patrouilleurs à Fécamp, 6 à Dieppe, 22 à Boulogne, 13 à Calais et

(12) Thomazi — La guerre navale dans la zone des Armées du Nord.

9 seulement à Dunkerque. Mais, peu à peu, les patrouilleurs et dragueurs devinrent plus nombreux. Au milieu de 1917, nous en possédions 700, dont une centaine sous les ordres de l'Amiral Ronarch. Ces forces étaient réparties en 5 escadrilles. La première (12 chalutiers) servait sur les bancs de Flandres ; la seconde (12 chalutiers) patrouillait entre Dunkerque et Griz-Nez, alors que la troisième (23 chalutiers) surveillait la région Gris-Nez- le Havre. La quatrième comprenait 34 bâtiments pour la patrouille de nuit et la cinquième 14 navires pour la surveillance de la pêche et l'escorte des convois de charbon. Toutes ces escadrilles servant à protéger les routes maritimes, on ne pouvait leur faire effectuer en dehors d'elles la recherche des sous-marins. D'ailleurs, les chalutiers n'étaient ni assez rapides, ni assez armés. Au début de 1917, certains d'entre eux n'avaient pas encore la T.S.F. Il fallut deux ans pour mettre au point des microphones pratiques. L'artillerie était peu efficace, car les canons étaient de trop petit calibre et les pointeurs peu entraînés. A partir de 1918, des groupes d'écoute furent constitués ; un bâtiment muni de microphones guidait les autres à l'attaque des sous-marins ennemis.

En Méditerranée (13), l'action des chalutiers transformés fut de plus en plus efficace et coordonnée. Au 1^{er} novembre 1915 il y en avait 52, alors que l'Amiral Dartige du Fournet en voulait 250, pour rechercher les sous-marins et détruire leurs bases d'approvisionnement. Puis, on y envoya des chalutiers de la Manche et de l'Océan. On y

(13) Thomazi — La guerre navale dans la Méditerranée.

ajouta les grands chalutiers de Terre-Neuve qui avaient prolongé leur campagne au-delà de la limite ordinaire pour éviter la réquisition. Ces navires furent groupés en escadrilles de 12 unités commandées par des capitaines de frégate et subdivisées en deux sections de 6 commandées chacune par un lieutenant de vaisseau avec un enseigne en sous-ordre. En décembre 1916, 7 escadrilles complètes étaient formées. Elles étaient groupées en 2 divisions de patrouille commandées chacune par un capitaine de vaisseau. Une division de 5 escadrilles se trouvait en Méditerranée Orientale et une autre (2 escadrilles) patrouillait en Méditerranée Occidentale. Dans cette région, il y avait au milieu de 1917 un yacht et 73 chalutiers.

En Méditerranée aussi, on améliora peu à peu l'armement des chalutiers. Ils reçurent des canons de 75 m/m ; des grenades de 40, puis de 75 kilos d'explosifs, des appareils d'écoute, etc...

L'importance sans cesse grandissante des chalutiers patrouilleurs indique l'ampleur de leur rôle et son efficacité. Mais les pertes furent lourdes. Rien qu'en 60 jours (fin 1915) nous avons perdu *St Pierre I*, *St André III*, *Alose*, *Jesu-Maria*, *Etienne* et *Au Revoir* et 50 marins. Au total, nos pertes furent de 48 chalutiers. La plupart d'entre eux eurent une fin héroïque comme le cordier *Jésu-Maria* coulé avec 17 hommes, le 9 novembre 1915 par un sous-marin. D'autres, comme le chalutier *Ailly* de Dieppe, devaient remporter de belles victoires : commandé par le premier maître Leroux, il coula en 32 coups de canon l'*U-35* et fit 6 prisonniers. C'est, en grande partie, grâce aux navires transformés que l'offensive sous-marine échoua ; d'avril à novembre 1917, le nombre de navires coulés par jour de

croisière et par sous-marin passa de 0,37 à 0,16. Cet échec rapide de la guerre sous-marine sans restrictions, établit sans contestation possible l'efficacité des remèdes employés.

Il est une catégorie de patrouilleurs qui fut peu utilisée en France : les bateaux pièges. La discrétion indispensable nous fit peut-être défaut. Les instructions ministérielles du 16 mars 1917 définirent le rôle des bâtiments pièges. Mais on ne transforma que 4 voiliers ayant pour base Bizerte. Deux d'entre eux furent coulés par les sous-marins ennemis sur la côte d'Algérie à la fin de 1917.

Des résultats plus satisfaisants furent obtenus par les installations clandestines à bord des navires de commerce. Un officier de la marine militaire en civil se rendait dans un port muni d'un titre officiel établissant sa qualité et sa mission. Il choisissait un navire en partance et s'entendait avec l'armateur. Puis, une équipe de travailleurs supplémentaires embarquait de lourdes caisses avec des marques commerciales apparentes. L'équipe restait discrètement à bord au moment du départ. Paul Chack (14) a raconté la transformation du voilier *Normandy* : pendant la descente de la Seine de Rouen au Havre, on ouvrit les caisses et on installa des pièces de 75 m/m et des mitrailleuses. Le tout était caché par des bâches. Dans la fausse équipe de dockers se trouvaient des canonnières brevetés et des chefs de pièce. Au lieu d'un simple navire marchand armé d'un canon de 47 m/m le sous-marin se heurtait à un puissant navire de guerre. Le *Normandy* remporta ainsi une belle victoire. A la fin du voyage, dans un port français, l'officier déménageait son matériel et cherchait un autre gîte.

(14) P. Chack — Branlebas de Combat.

Les marins étaient munis de pièces officielles établissant leur qualité pour le cas où ils seraient fait prisonniers. Il est indiscutable que ces transformations clandestines étaient conformes sinon à l'esprit, du moins à la lettre de la VII^e Convention. L'Allemagne devait les considérer comme des combattants réguliers et utiliser les mêmes ruses.

SECTION II

La Marine auxiliaire anglaise de 1914 à 1918

La consultation de 1870 montrait que l'Angleterre ne serait pas rigoureuse quant aux conditions de transformation. Avant 1907, les arrangements conclus entre le gouvernement et les Compagnies de navigation indiquaient les conditions qu'elle jugeait suffisantes et la doctrine les déclarait irréprochables. Il était convenu que les croiseurs transformés seraient, en cas de guerre, commandés par des officiers de la Marine royale et montés par des hommes incorporés dans cette marine. L'Etat devait acheter ou louer, au début des hostilités, tout navire qu'il voulait employer. Il se chargerait des risques et se réserverait le bénéfice des prises. Il ne devait donc pas y avoir de différence entre les navires de guerre par construction et les navires de guerre par transformation. En 1887, il y eut entente avec la Cunard line, la White Star line, etc... Moyennant une subvention annuelle, elles promirent de vendre ou de louer, à un prix convenu et dans des délais déterminés, des navires rapides. Elles s'engageaient aussi à

construire les nouveaux navires selon des plans soumis à l'approbation de l'amirauté qui pourrait aussi les acquérir dans les mêmes conditions. L'Amirauté pouvait placer à bord des accessoires facilitant la transformation rapide.

Il était convenu que la moitié des marins enrôlés sur ces navires devait appartenir à la Réserve de la Marine Royale. Toute cette organisation fonctionna parfaitement.

1. — *Les Croiseurs.*

Les grands paquebots rapides anglais ne furent pas les auxiliaires que l'on espérait. Le *Lusitania* et le *Maurétania* devaient porter 12 canons de 152, mais ils ne furent pas utilisés comme croiseurs. Ils consumaient trop et étaient trop gros. Les bons croiseurs doivent avoir une consommation moyenne, une mobilité suffisante pour pouvoir stopper et manœuvrer à volonté, et une vitesse pratique de 14 à 18 nœuds. Ces grands paquebots furent rendus à leurs propriétaires, puis servirent comme transports ou navires hôpitaux.

Les navires du service de la Manche étaient rapides, maniables, mais de faible rayon d'action. Ils servirent comme le *Riviera*, l'*Engadine*, l'*Empress* au transport d'avions, ou au mouillage rapide des mines.

Des navires de toutes les lignes et de toutes les Compagnies furent utilisés. Par exemple, le *Caligarian* de la Canadian Pacific fut transformé en croiseur, et il croisa au large de l'embouchure du Tage, pour empêcher les vapeurs allemands de quitter Lisbonne. Puis il patrouilla sur les routes de l'Atlantique et surveilla le trafic devant New-York. Il fut coulé le 1^{er} mars 1918, alors qu'il convoyait un

groupe de 30 navires. A Hong-Kong, en août 1914, les paquebots de la Canadian Pacific, *Empress of Russia*, *Empress of Asia* et *Empress of Japon* furent transformés. A bord de l'*Empress of Russia*, les marins chinois furent remplacés par des réservistes anglais, des soldats anglais, des canonniers français et des cipayes. Il transporta l'équipage de l'*Emden* à Colombo. Puis il détruisit le fort turc de Kormoran (mer Rouge). Pendant 23 jours, il défendit avec l'*Empress of Asia* le port d'Aden.

Le rôle des croiseurs anglais était difficile et décevant. Les navires de commerce allemands réfugiés dans les ports neutres ne pouvaient être attaqués. Mais les navires anglais continuaient à parcourir les mers et les paquebots transformés devaient les protéger, rechercher les corsaires allemands, renforcer le blocus. Le rôle de défense qu'ils étaient obligés de remplir était sans éclat et bien ingrat, par comparaison aux attaques brillantes des croiseurs isolés ennemis.

Les équipages furent à la hauteur de leur tâche ; ils étaient composés d'hommes de la Royal Navy Réserve (15). En particulier, les états-majors des paquebots transformés se composaient généralement d'un Captain R.N., commandant, d'un Commandant en second, « navigating officer », ancien commandant de paquebot avec le grade de « commander R.N.R. », un « Lieutenant Commander R.N. », 8 « lieutenants R.N.R. », 2 « Midshipmen R.N.R. », etc..... Tous les officiers mécaniciens étaient de la Réserve. L'Armiraute conserva souvent l'équipage du temps de paix, quoiqu'il ne fut pas de la Réserve. Mais cela ne violait pas la

(15) Revue Maritime, avril 1932, p. 488.

VII^e Convention. L'Amirauté délivra aux officiers volontaires des commissions temporaires. Elle institua des engagements de 6 mois dans la R.N.R. pour les hommes.

Une des fonctions les plus importantes des croiseurs auxiliaires fut d'assurer le blocus effectif de l'Allemagne. Un barrage formidable fut établi dans la région Faroë-Shetlands-Hébrides. Il était assuré par les navires transformés des Compagnies Royal Mail Furness Withy, Elders and Fyffes, Pacific Steam Navigation Co, Anchor, et Clan. Ils étaient peu homogènes. Leurs dimensions variaient de 7.000 à 2.900 tonnes, leur vitesse de 17 à 11 nœuds. Le 3 décembre 1914, le Contre-Amiral Dudley de Chair hissa son pavillon sur le croiseur auxiliaire *Alsatian* qui devint navire amiral de la 10^e escadre de croiseurs. Cette ligne de croiseurs de surveillance devait visiter les navires, surveiller le trafic commercial, empêcher la contrebande, arrêter les corsaires allemands, etc... Elle avait d'abord été tenue par une escadre de vieux cuirassés. Mais dès novembre 1914 ils furent remplacés par 12, puis 21 paquebots transformés.

En janvier 1915, la croisière de blocus du nord de l'Ecosse est tenue par 18 croiseurs auxiliaires, dont plusieurs sont des paquebots récents de 20.000 tonnes qui tiennent bien la mer pendant les mauvais mois. En juillet, il y a 24 unités et des chalutiers arraisonneurs. Les navires furent répartis en 6 zones de patrouille, sur deux lignes séparées par une distance telle, qu'une au moins soit traversée de jour par les navires de commerce. Tout bâtiment rencontré était arrêté, visité et conduit, s'il y avait lieu, dans un port de visite, Larwick, Kirkwall ou Stornoway pour une fouille complète. En 1914, la 10^e escadre ar-

rêta 3.098 navires ; en 1915, 2.300 navires de commerce et 800 navires de pêche ; 743 bâtiments furent déroutés.

Les neutres protestèrent. L'Angleterre demanda à la France de prendre sa part des responsabilités en août 1915. L'Amirauté britannique nous céda deux bâtiments anglais qui furent armés à Brest, munis de marins français et qui prirent les noms d'*Artois* et *Champagne*. Le premier était loué aux armateurs, le second fourni, sans frais, par l'Amirauté. Ils partirent en croisière à la fin de décembre 1915.

En février 1916, la 10^e escadre des croiseurs avait perdu un navire sombré dans une tempête, deux autres avaient sauté sur des mines et 3 avaient été coulés par des sous-marins. Un des navires perdus était le *Viknor*, ancien vapeur pour touristes *Viking*. Le 10 janvier 1915, il arrêta un navire norvégien et y prit 8 réservistes allemands. Il partit pour Liverpool, mais on ne le revit jamais. On croit qu'il sauta sur une mine posée par l'ancien paquebot *Berlin* devenu mouilleur de mines.

Ce rôle de surveillance, les croiseurs auxiliaires anglais l'exercèrent sur toutes les mers. L'un d'eux, le *Carmania*, devint célèbre à la suite de sa victoire sur l'ancien paquebot transformé *Cap Trafalgar* (16). Ce navire avait atteint Buenos-Ayres avant la guerre. Les autorités argentines perquisitionnèrent à bord, car il paraissait apte à être transformé en croiseur, mais ne trouvèrent aucun matériel de guerre. Le 23 août, ayant embarqué 1.600 tonnes de charbon à Montevideo, il reprit la mer. C'était un paquebot de 18.000 tonnes et 17 nœuds 5 de vitesse, appartenant à la

(16) Chatterton — Les coureurs de mer — p. 113 et suiv.

Hamburg Amerika Linie. Son aspect extérieur rappelait celui d'un paquebot de l'Union Castle, et il aurait pu agir à merveille sur la route Sud-Africaine. Il rencontra au large de Bahia, la canonnière *Eber* venant de Capetown qui lui fournit 2 canons de 100 m/m, 6 mitrailleuses, du personnel. Ainsi transformé, il partit faire la guerre de course, mais il s'arrêta pour charbonner à la Trinidada. Il y fut surpris le 14 septembre par le croiseur auxiliaire anglais *Carmania*. Cet ancien paquebot avait été transformé en croiseur à Liverpool. Il avait été peint en noir et en gris, des plaques de blindage avaient été placées, des soutes à munitions organisées, etc... On y avait installé 8 canons de 120, un projecteur, un télémètre, etc... Le commandant était le capitaine de vaisseau Grant. Le commandant du temps de paix, capitaine de frégate Barr, lui était adjoint. Tout le personnel mécanicien décida volontairement de rester à bord, ainsi que de nombreux officiers et marins. On y adjoignit des marins de la Royal Fleet Réserve, et des Marines. Le 15 août, l'armement était terminé et ce navire de 19.000 tonnes partait pour les Bermudes. Il fut placé sous les ordres de l'amiral Cradock et fit la chasse aux charbonniers allemands ; le 14 septembre à midi, le combat s'engagea avec le *Cap Trafalgar*. Il fut loyal de part et d'autre et conforme aux lois de la guerre. Le croiseur anglais, ignorant si son adversaire était armé, hissa le pavillon de guerre aux deux mâts et à la poupe, puis tira un coup de semonce. Le croiseur allemand hissa le pavillon de guerre et engagea le combat, malgré son infériorité d'armement. Le Commandant Grant déclara que le Commandant du temps de paix lui « fut des plus utiles pendant l'action, et c'est grâce à lui qu'un incendie

sous la passerelle ne gagna pas l'autre pont » (17). Le *Cap-Trafalgar* fut évacué après une heure et demie de combat. Il sombra les couleurs hautes. Son Commandant avait été tué. Le Commandant Barr écrivit : « Je ne connais pas son nom, mais c'est le seul Allemand que je serais heureux de rencontrer, car il s'est battu très vaillamment ». Le *Carmania* était en fort mauvais état. Escorté du croiseur auxiliaire *Macedonia*, il alla à Gibraltar. Réparé, il revint au service jusqu'en mai 1916, époque où il fut rendu à ses armateurs et retransformé en navire de commerce. Ce combat est un remarquable exemple de ce que doit être une flotte volontaire. On y voit toute la différence qui la sépare des anciens corsaires. Rien ne distingue ce combat de ceux des croiseurs de bataille. Seul, le matériel diffère. Comme le dit M. Chatterton : « Il n'existe pas de combat qui fasse davantage honneur à la marine de guerre et à la marine de commerce » (18).

2. — Les Patrouilleurs et les Dragueurs.

Dans les ports britanniques se trouvaient de nombreux bâtiments de la « *Trawler and Auxiliary Fleet* ». On peut la comparer à la patrouille qui surveille les alentours d'une place fortifiée, protège les convois, etc... La grande Flotte avait peu de rapports avec elle, mais elle collaborait étroitement avec les croiseurs et les torpilleurs. On distinguait parmi les trawlers les mine sweepers (dragueurs de mines), les navires poseurs de filets contre les sous-marins, et les patrol boats (patrouilleurs) qui servaient à l'arraison-

(17) Keble Chatterton, *op. cit.*, p. 161.

(18) Keble Chatterton, *op. cit.*, p. 164.

nement des navires de commerce et à l'escorte des steamers. Le Commandant appartenait généralement à la Marine active. Les officiers étaient de la R.N.R. Le skipper (patron) était souvent le propriétaire du trawler mobilisé comme son bateau. Mais il y avait toujours au-dessus de lui un officier à un galon d'or faisant partie de la réserve de la Marine Royale et qui en portait l'uniforme. L'équipage était formé de pêcheurs affublés de vêtements assez peu réglementaires, mais pratiques.

Parmi les patrouilleurs anglais, les vapeurs d'arrondissement du Pas-de-Calais se distinguèrent en raison de leur tâche pénible, due au trafic considérable qu'ils devaient vérifier. La patrouille de Douvres était la contrepartie de la 10^e escadre des croiseurs. Les vapeurs qui, en temps de paix, assuraient le service du détroit, étaient les plus qualifiés pour l'arrondissement. Pendant toute la guerre, il y eut une moyenne de plus de 100 vapeurs de commerce par jour à passer entre les Goodwins et la côte anglaise. Assez souvent, on découvrit à bord des navires neutres des notabilités allemandes ou des espions. Les sous-marins allemands augmentaient l'utilité des arraisonneurs et les périls qu'ils couraient, car l'Amirauté envoyait le moins possible ses croiseurs réguliers en mer et faisait remplir leur rôle par des navires transformés. A la discrétion du Commandant, tout navire aperçu pouvait être envoyé en Angleterre, avec, à bord, une équipe armée, soit que le navire fut de trop fort tonnage pour permettre une visite approfondie en mer, soit qu'il eut violé les consignes reçues, soit à cause du mauvais temps.

Les soutes n'étaient pas prévues pour de longues périodes de mer, mais pour des traversées rapides, elles

étaient surchargées de charbon. De plus, leur armement était faible. Après la perte du *Ramsey*, les canons de 76 m/m furent remplacés par deux pièces de 100 m/m.

En Mer du Nord, des chalutiers armés veillaient à ce que le minerais suédois ne parvienne pas en Allemagne. Mais quels que soient les navires utilisés, les règles du Droit International furent toujours respectées. Par exemple (19), le navire transformé *Tenby Castle* aperçut un navire qui ne montrait pas ses couleurs. Il hissa alors le pavillon de guerre britannique et le signal « Stoppez immédiatement ». Les vapeurs pris étaient ensuite confiés à la 10^e escadre des croiseurs. Certains de ces patrouilleurs étaient camouflés en navires de commerce, tâche facile, étant donné leur mode de construction. On peut donner comme exemple le *King Orry* qui patrouillait devant les côtes de Norvège sous les ordres du Capitaine de frégate de réserve Day. C'était un vapeur de « l'Isle of Man C^o » réquisitionné. On lui avait donné l'aspect d'un parfait cargo, grâce à de la toile noire, de faux mâts de charge, etc... On avait peint sur ses flancs les mots, usuels dans les eaux norvégiennes de « Viking Orry ».

En février 1915, l'Angleterre avait déjà réquisitionné 462 chalutiers et 74 yachts, répartis en 33 zones de patrouilles autour des Iles Britanniques. Endurants à la mer, ils étaient de faible valeur offensive et ils servirent de plus en plus à protéger routes commerciales et convois. La protection de la Mer Blanche était assurée par 30 chalutiers dont 20 étaient anglais. Le croiseur auxiliaire *Champagne* assurait les relations entre les grands quartiers généraux

(19) Chatterton, *op. cit.*, p. 236.

français et russes. La force totale des patrouilles auxiliaires britanniques passa de 745 unités le 31 décembre 1914, à 3.714 le 11 novembre 1918. On se servit même des navires transformés pour bombarder les côtes flamandes. Dès la fin de 1914, l'Amirauté songeait à s'emparer des ports belges par la mer. Elle arma des chalands avec des pièces de 120 m/m et fit disposer sur 20 chalutiers des canons à tir rapide et des tôles de protection. Le projet fut abandonné. Au cours d'un des nombreux raids contre les côtes de Flandres, le yacht auxiliaire *Sanda* coula en septembre 1915, avec tout son équipage.

Jusqu'ici, on peut constater que les Anglais utilisèrent leurs navires transformés comme les autres nations. Mais il est un type de patrouilleurs qui naquit en Angleterre et s'y développa beaucoup : les *Q. Ships*. Il y en avait 300 à l'armistice.

3. — *Les bateaux-pièges.*

Ces « navires mystérieux » furent qualifiés diversement. On les appela successivement, navires pour services spéciaux, navires appâts, bateaux-pièges (*Q. Ships*). A partir de 1917, ils furent appelés comme les autres navires de guerre H.M.S. So and So. Ces navires, sous l'aspect de bâtiments très pacifiques, étaient en réalité de puissants navires de guerre. Ils s'offraient comme appâts aux sous-marins, puis se démasquaient lorsqu'ils estimaient pouvoir l'atteindre efficacement. Une des conditions du succès était la diversité des types. On utilisa les navires les plus divers auxquels on conserva leur silhouette : chalutiers, vapeurs côtiers, cargos, etc... Ils avaient un armement puissant et un équipage exercé, le tout étant aussi bien dissimulé que

possible aux espions ennemis. C'était indispensable et difficile en raison de la présence dans les ports des navires neutres.

Deux équipages étaient embarqués. L'un d'eux, très apparent, avait un effectif en rapport avec l'utilisation commerciale du bâtiment ; l'autre était formé de marins militaires spécialistes et soigneusement cachés durant les escales.

L'idée des bateaux pièges naquit en décembre 1914. Comme le dit M. Chatterton (20) : « C'était parfaitement conforme à la loi internationale, à condition qu'au moment d'ouvrir le feu sur l'ennemi, le pavillon de la marine de guerre britannique soit hissé aux lieu et place du pavillon neutre », et que les conditions d'une transformation loyale soient remplies.

Le premier bateau mystère fut le vapeur *Vittoria*, armé le 29 novembre 1915, et désarmé en janvier 1915, sans avoir aperçu l'ennemi. Le 27 janvier 1915, on arma le *Vienne*, ancien paquebot de la Compagnie de Chemins de fer Great Eastern, devenu, l'*Antwerp*. Il fut désarmé le 5 avril 1915, après un combat sans résultat.

Puis on songea à utiliser le déguisement pour protéger les chalutiers, trop souvent attaqués pendant la pêche par des sous-marins. Dès août 1914, l'amiral Jellicoe avait proposé que les chalutiers armés et incorporés dans la marine militaire ne soient pas peints en gris, mais gardent leurs numéros de pêche et leurs marques de cheminées, comme en temps de paix. Pendant l'été de 1915, plusieurs d'entre eux furent envoyés sur le Dogger Bank. D'autres servirent

(20) Chatterton — Les Bateaux-Pièges.

à remorquer des sous-marins anglais en plongée, ce qui permit de couler deux sous-marins allemands.

En juillet 1915, on camoufla deux grands chalutiers en petits navires marchands neutres. Les couleurs norvégiennes étaient peintes sur des panneaux de toile à chaque bord. L'un d'eux, le *Quickly*, combattit un sous-marin le 20 juillet, selon toutes les règles du droit : il amena le pavillon norvégien, déploya celui de la marine de guerre britannique, et enleva ses toiles peintes avant de combattre.

Puis il fut décidé de transformer des navires de charge et des charbonniers ordinaires en les choisissant d'un type tel, qu'il était normal de les rencontrer sur la route où ils opéraient ; on les armait aussi puissamment que possible, sans leur faire perdre leur aspect extérieur. L'équipage de combat était formé d'hommes actifs et d'officiers d'élite. On transforma quelques-uns des petits navires qui apportaient leur cargaison à Scapa Flow pour la Grande Flotte. Un exemple typique de transformation est celui du *Prince Charles*. Son équipage du temps de paix (10 hommes) se déclara volontaire et fut accepté. Le Commandant fut un lieutenant de vaisseau de la Marine Royale avec, comme adjoint, un lieutenant de vaisseau de réserve ; la Marine fournit 9 marins pour les canons ; il reçut deux pièces : une de 3 livres et une de 6 livres. Le 24 juillet 1915, rencontrant un sous-marin, selon la tactique suivie par tous les bateaux-pièges, le commandement fit abandonner le navire par le faux équipage commercial, le sous-marin ne soupçonnait pas le véritable caractère du bâtiment et se rapprocha. Arrivé à 550 mètres, le feu fut ouvert, l'*U-36* coula, une somme de 1.000 livres fut répartie entre les membres de l'équipage comme récompense. Ils

devaient aussi toucher plus tard une part de prise fixée par la Cour des Prises, mais l'ancien propriétaire n'en touchait rien. Ce procédé n'est donc pas critiquable, car les parts sont fixées par les règlements officiels.

Cette lutte, n'étant pas tant une question de force que d'habileté, on transforma des navires à voiles, bien faibles, certes, mais qui constituaient des pièges excellents. On peut citer l'achat de la goëlette *Thirza*, devenue fin août 1915, le bateau-piège *Ready*. Son nom changea souvent, il devint *Probus*, *Elixir*, *Q.30*. On réquisitionna aussi de petits dundees à voiles.

Tout cela était conforme au droit international et il semble que l'Allemagne ait considéré les navires et les équipages comme des combattants réguliers. Mais à cette époque, des rumeurs extraordinaires trouvèrent crédit. Un auteur anglais, M. Chatterton, écrivait encore en 1928 : « Pensons qu'il y avait toujours une possibilité de voir l'équipage d'un sous-marin allemand couper la gorge de ces marins anglais, après avoir coulé leur bâtiment. Les équipages des bateaux-pièges le croyaient, d'après les dires des prisonniers, dires qui n'avaient pas caché ces faits ». (21). A ma connaissance, aucun incident de ce genre ne s'est produit. L'Allemagne et l'Angleterre ont, en matière de transformation de navires de commerce, respecté le droit international existant.

L'Angleterre fut violemment accusée de l'avoir violé au sujet de l'affaire du *Baralong*. Ce bateau-piège, ayant les couleurs des Etats-Unis peintes sur des planches fixées le long de ses flancs, fut accusé d'avoir, le 19 août 1915,

(21) Chatterton, *op. cit.*, p. 27.

coulé l'*U-27* en combattant sous pavillon américain. Les avis sur ce point sont partagés. M. Chatterton affirme que le sous-marin ne vit pas le changement de pavillon, mais qu'il n'en eut pas moins lieu ; des marins américains du *Nicosian*, témoins du combat, ont semblé confirmer les déclarations allemandes. Cette affaire, assez obscure, fut dénoncée à la tribune du Reichstag par le Chancelier d'Empire, le 2 décembre 1915. Il accusa aussi les Anglais d'avoir tiré sur les marins allemands qui se sauvaient à la nage. L'Angleterre proposa de soumettre l'affaire à une Cour d'enquête avec d'autres faits de la guerre maritime dont les Allemands s'étaient rendus coupables. Le gouvernement impérial repoussa cette proposition par une note du 15 février 1916. Quoiqu'il en soit, la transformation du *Baralong* avait été conforme au droit. En particulier, tous les officiers, sauf un, et la plus grande partie de l'équipage, appartenaient à la Réserve de la Marine Royale.

Ce succès amena la transformation d'autres navires de charge. On peut citer le *Lodorer* devenu le célèbre *Farnborough*. « Il eut une carrière de laquelle aucun autre navire n'approche pour les combats aventureux et les honorables blessures ». On réquisitionna aussi de petits vapeurs côtiers, les paquebots de la traversée de la Manche, etc... Le meilleur type était le vapeur de charge dit des « Trois îles », car on peut en rencontrer à n'importe quel moment, dans n'importe quelle mer. Sa faible consommation lui permettait de rester longtemps en mer.

A partir de septembre 1917, le déclin des bateaux-pièges commença. L'ennemi devenait méfiant. Plus tard, comme on manquait de navires pour le trafic commercial, on les mit dans les convois. Ils restaient en arrière, afin

d'être pris pour des trainards et attaqués. Ils recevaient une véritable cargaison, ce qui les rendait doublement utiles. Il faut remarquer qu'alors, le bateau-piège n'était pas un navire de commerce, armé défensivement, mais un navire de guerre transportant une cargaison. On peut citer comme exemple le brick goëlette *Probus*, bateau-piège chargé de charbon pour Morlaix, mais armé de 2 canons de 2 livres et de 2 canons de 6 livres. Attaqué comme « trainard » dans un convoi le 21 juin 1917, il hissa l'enseigne blanche de la marine de guerre et mit en fuite l'agresseur. Ce petit navire, par le trafic qu'on lui faisait effectuer, rapportait souvent 1.000 livres par mois, procédé si avantageux à tous points de vue qu'il fut de plus en plus utilisé. A la fin de septembre 1918, on avait armé en *Q. Ships*, dans le seul port de Granton, 19 navires (dont 9 voiliers). Ces navires de guerre servaient beaucoup à transporter du charbon, des marchandises, etc... (22).

Cette utilisation des *Q. Ships* pourrait faire penser à ces navires « caméléons » dont on avait tant parlé durant les conférences internationales. Il n'en est rien. Nous sommes ici en présence de navires de guerre, utilisés au transport du fret, mais n'en restant pas moins navires de guerre. S'ils avaient fait escale en port neutre, il aurait fallu, sans conteste, leur appliquer les règles de la neutralité, séjour de 24 heures, etc. Quant au double équipage des *Q. Ships*, il n'y a dualité qu'en apparence. En réalité, tous les marins devaient être considérés comme des militaires, qu'ils fussent camouflés en marins de commerce ou non. La solution contraire était inadmissible. Il ne peut y avoir sur un na-

(22) Voir Chatterton, *op. cit.*, p. 178.

vire de guerre, à la fois, un équipage de commerce et un équipage militaire. Les apparences ne correspondaient pas à la réalité profonde : un seul équipage militaire. La discipline y était stricte (23). Au début, on commit l'erreur d'envoyer les fortes têtes des dépôts. Cela ne dura pas, car, étant bien payés et bien récompensés, les équipages furent bientôt une élite.

Certains *Q. Ships* eurent un armement extrêmement puissant et furent de véritables croiseurs. On peut citer l'exemple de l'*Arvonian*, de 2.800 tonnes, muni de 3 canons de 102 m/m, de 3 canons de 12 livres, de 2 mitrailleuses, de 4 tubes lance-torpilles, projecteur, 2 postes de T.S.F., etc... En raison de leur puissance, ils ne servirent pas seulement à la chasse aux sous-marins. On envoya, en 1916, des bateaux-pièges dans l'Atlantique sud à la recherche d'ès corsaires du type *Moewe*. Ils furent retirés du service en Mai 1918, et servirent à transporter du fret au Brésil, après retransformation.

Il semble que ces navires héroïques respectèrent scrupuleusement les règles du droit des gens. M. Chatterton rapporte qu'au cours d'un combat livré par le *Wonganella* le 11 mars 1917, les drisses du pavillon de la Marine de guerre ayant été coupées, on le porta à la main dans le grément où on l'attacha. Un officier de *Q. Ship* raconte (24) que le Commandant d'un sous-marin coulé vint, lors de son départ le « remercier de la façon dont je l'avais traité... Il prit le diner avec nous et je crois qu'il nous trouva vraiment humains. De même les autres officiers adressè-

(23) Voir le règlement de service du *Penshurst* dans Chatterton, *op. cit.*, page 205.

(24) Chatterton, *op. cit.*, p. 233.

rent des remerciements, (ils s'en allaient tous avec de nos vêtements) ».

Cette arme nouvelle eût un grand développement. A la fin de Mai 1917, il y avait en service ou en installation, 80 navires employés comme *Q. Ships* sous les ordres des amiraux Baily et Startin. En tout, on utilisa 180 navires. Ils ont beaucoup aidé les navires marchands en rendant très prudents les commandants des sous-marins. Ils atteignirent ceux-ci plus de 80 fois, les obligeant à rentrer se faire réparer. L'Allemagne reconnaît avoir perdu du fait des *Q. Ships*, 12 ou 15 sous-marins. Mais les pertes anglaises furent lourdes. Rien qu'en août 1917, — 6 *Q. Ships* furent coulés. En effet, chaque arme a sa période de succès, puis de déclin. Ce fut le sort des bateaux-pièges. Ils apparurent à une époque où il n'y avait pas de méthode efficace contre les sous-marins, d'où leur succès et leur popularité. Puis, leur utilité s'en alla peu à peu à mesure que le sous-marin sut s'adapter aux nouvelles conditions de la guerre. On doit beaucoup au courage et à l'endurance des officiers et marins qui firent partie de ce service. Il n'engendra pas une courte série de trois ou quatre spasmes, ayant joué durant toute la guerre. Il fut « une épine dans le flanc de l'ennemi et une épine des plus dangereuses. »

SECTION III

Marines alliées

Les Etats-Unis utilisèrent, eux aussi, des navires transformés. Dès 1891, ils avaient passé des accords avec l'American Line. Durant la guerre, ils transformèrent de nom-

breux petits bâtiments pour les utiliser comme patrouilleurs. Par exemple, en 1917, il y avait simultanément 5 navires transformés à Queenstown, 16 anciens yachts et 14 dragueurs à Brest, 10 anciens yachts à Gibraltar, et 2 aux Açores.

L'Italie ne resta pas en arrière, elle non plus. Elle utilisa même des chalands. Les batteries flottantes *Faa di Bruno* et *Cappellini* étaient de grands chalands, portant chacun deux canons, et munis de machines, tout juste capables de les faire mouvoir. Elles bombardèrent, du 18 au 24 Août 1917, les ouvrages autrichiens du front.

CHAPITRE II

LA MARINE AUXILIAIRE ALLEMANDE

L'Allemagne devait faire, de 1914 à 1918, un usage brillant des navires transformés. Nous en étudierons successivement les différentes phases.

SECTION I

La guerre de course par paquebots transformés

1. — Vues générales

Une loi du 13 juin 1873 décidait que les armateurs devaient, en cas de guerre, mettre leurs navires à la disposition des autorités militaires dès les premiers jours de la mobilisation. Le Gouvernement d'Empire projetait sans doute, comme les autres gouvernements, de faire faire la guerre de course avec des navires transformés. Avant la guerre, tous les paquebots susceptibles de jouer le rôle de croiseurs reçurent à l'avance les dispositifs nécessaires. M. des Rousiers a même affirmé (1) que « les canons dont ils devaient être armés étaient arrimés à fond de cale, d'une façon permanente ». Il n'en était rien ; nous verrons que

(1) Rousiers (des) — La Marine Marchande et la Guerre, p. 133.

les paquebots transformés en mer le furent, grâce à du matériel fourni par des navires de guerre. Ils n'avaient pas plus d'armement clandestin que les navires français et anglais. Ils eurent une large part dans la destruction des navires alliés dans l'Atlantique et le Pacifique en 1914, et ils portèrent un tort notable aux intérêts commerciaux de leurs ennemis.

L'Allemagne possédait, en effet, de très nombreux paquebots. Ils pouvaient être employés comme croiseurs après une transformation opérée en quelques heures, et aucune modification de l'aspect extérieur n'était prévue ; d'ailleurs, plus ces navires ressembleraient à des paquebots, moins ils éveilleraient les soupçons en cas de rencontre en mer. Des approvisionnements en charbon et en vivres étaient prévus en certains points. Des charbonniers devaient stationner dans des centres appropriés, prêts à aller aux rendez-vous fixés.

En 1908, le gouvernement allemand donna ses instructions aux commandants des paquebots. Lorsque la guerre semblerait imminente, le navire qui serait dans un port neutre devrait y rester, et celui qui serait en mer rallier le port neutre le plus proche. En Février 1914, il ordonna aux navires d'écouter à la T.S.F. à 7 heures, 13 h. et 23 h. 10, car la déclaration de guerre leur serait signalée par Norddeich. En Avril, des exercices de communication par T.S.F. furent ordonnés entre navires de commerce et navires de guerre.

L'Amirauté allemands rédigea un manuel des croiseurs avec la liste secrète des rendez-vous où ils devraient se rendre pour recevoir leur armement ou être approvisionnés en charbon. L'Atlantique devait devenir la zone

principale d'opérations. Il fut doté de centres de ravitaillement commandés par un officier. Les principaux étaient New-York, Las Palmas, La Havane, Rio de Janeiro, Buenos Ayres. D'autres étaient de moindre importance comme St.-Thomas, Pernambouc, Bahia, Montevideo, Punta Arenas, Teneriffe, Horta, etc. Chaque commandant de centre avait la responsabilité de la présence de charbonniers dans sa zone. Le corsaire n'avait qu'à consulter le « Manuel des Croiseurs », choisir un rendez-vous, s'y rendre et charbonner. Il était inutile d'employer la T.S.F., toujours indiscrete. Le chef de tous les centres était le capitaine de frégate Boy Ed, attaché naval à Washington.

L'ordre donné aux navires de rallier le port neutre le plus proche n'était pas toujours sage. Il aurait mieux valu relâcher dans les ports ayant des chances de rester neutres, et non au Portugal, aux Etats-Unis, ou en Angleterre, comme le *Kronprinzessin Cecilie* et le *Prinz Adalbert*. C'est ainsi que de nombreux navires, susceptibles de devenir des croiseurs, se trouvèrent rassemblés à New-York. La plupart d'entre eux ne devaient en sortir que sous pavillon américain.

Au début d'août 1914, la France et l'Angleterre signalèrent à Washington la possibilité de transformation de navires de commerce allemands en croiseurs. Les autorités des Etats-Unis, ayant interdit aux navires allemands et autrichiens de s'armer dans les eaux neutres et exerçant une surveillance attentive, le danger sérieux qui menaçait l'Atlantique fut conjuré. D'ailleurs, il n'y eut pas à proprement parler de transformation de navires de commerce en eaux neutres par l'Allemagne. M. Clerc Rampal l'accuse d'avoir violé la convention de la Haye, « en armant dans

les ports américains des paquebots en guerre » (2). Cela semble dénué de fondement, il n'y en a pas d'exemple. Par contre, l'Allemagne a souvent envoyé des ports neutres des charbonniers à ses croiseurs.

Les officiers du ravitaillement purent, au début de la guerre, rester en relations avec Berlin par l'intermédiaire des postes de T.S.F. des navires allemands internés à Las Palmas, Cadix et Bilbao. La Compagnie Hamburg Amerika Linie avait effreté des navires neutres pour ravitailler les croiseurs, mais la plupart d'entre eux furent capturés par les Anglais. En temps de guerre, la coopération était si parfaite entre les Compagnies de navigation et le gouvernement allemand, qu'on peut dire qu'elles devenaient pratiquement un département officiel de la Marine. La Hamburg Amerika Linie s'était engagée à fournir chaque mois 75.000 tonnes de charbon aux croiseurs de l'Atlantique. Elle échoua, 15 charbonniers seulement purent partir.

Il est curieux de constater que, dès la fin de 1914, après quelques mois de guerre et en dépit des exploits de *l'Emden*, du *Dresden*, et du *Karlsruhe*, ces brillants navires disparurent de la surface des mers et que la guerre de course contre le commerce allié fut effectuée par des navires de commerce transformés, en attendant la guerre sous-marine. Le *Karlsruhe* disparaît le 1^{er} novembre 1914, le *Dresden* le 14 mars 1915. Au contraire, le *Prinz Eitel Friedrich* ne sera interné que le 8 avril 1915 et le *Kronprinz Wilhelm* le 26 avril. Seul le *Kaiser Wilhelm* sera détruit. Leur action fut donc efficace.

Il aurait été utile d'employer contre ces corsaires le

(2) Clerc Rampal, *op. cit.*, p. 53.

système des convois ; sans doute, les navires ravitailleurs allemands auraient pu opérer sans gêne, mais cela eut été sans importance, car ils seraient devenus inutiles, aucun paquebot transformé n'aurait été assez puissant pour attaquer les croiseurs d'escorte. Cela ne fut pas employé. Les Alliés se bornèrent à une chasse bien souvent décevante après les corsaires. Nous allons le voir en étudiant rapidement le rôle des paquebots transformés en croiseurs en 1914.

2. — *Kronprinz Wilhelm*

Le *Kronprinz Wilhelm* était un paquebot de 14.900 tonnes, pouvant donner 23 nœuds et appartenant à la North German Line. Il quitta New-York le 3 août 1914, après avoir reçu du Capitaine de vaisseau Boy Ed, attaché naval, des ordres sous plis cachetés. Il avait embarqué de grosses quantités de viande, du charbon, etc. Il appareilla en pleine nuit. Le croiseur *Karsruhe* lui donna rendez-vous en haute mer, à 300 milles au Nord de Cuba et prépara 2 canons de 85 m/m, 290 obus, des mitrailleuses, etc. La rencontre eut lieu le 6 août. Les bâtiments s'accostèrent malgré la houle et le paquebot fit passer sur le croiseur vivres et charbon. M. Chatterton déclare (3) : « Le capitaine Grahn se rendit à bord du *Karsruhe* où il apprit que le *Kronprinz Wilhelm* allait devenir croiseur auxiliaire ». Le nouveau commandant fut un officier du croiseur léger, le capitaine de corvette Paul Thierfelder. Les travaux furent abrégés par la crainte de l'arrivée d'un navire anglais, le *Kronprinz* partit rapidement, ses deux canons n'étant pas

(3) Keble Chatterton — Les coureurs de mer — p. 106.

encore en place et sans avoir toutes les munitions prévues. Les aménagements furent achevés en mer.

Il y a là un exemple intéressant de transformation en haute mer, parfaitement licite d'ailleurs, puisque les conférences internationales n'avaient pu s'entendre pour la prohiber. L'Allemagne appliquait sa doctrine traditionnelle. A cette époque les bruits les plus variés coururent à ce sujet. M. Mortimer Megret écrivit dans le *Pays de France* : « Un de mes parents qui se trouvait à New-York le 3 août vit partir... le *Kronprinz Wilhelm*... sur le pont... s'accumulaient des caisses énormes qu'on avait fièvreusement sorties des cales en plein port : c'étaient les canons. Dès le temps de paix, le navire était armé... Aussitôt le croiseur sorti des eaux territoriales américaines les caisses furent défoncées, les canons montés et en route pour la chasse aux navires marchands !... De nombreux new-yorkais ont vu ce vapeur quitter le port avec ses canons encore en caisses sur le pont et le *Kaiser Wilhelm* était bien armé de son artillerie dès avant la guerre ». Depuis la guerre, ces fables ont cessé d'avoir cours. Le 17 août, le croiseur atteignit les Açores et se ravitailla en charbon. Puis il s'empara de la goëlette danoise *Elisabeth* et du trois mâts russe *Pittan*, mais les relâcha. Le 4 septembre, il rencontra au large du Brésil le vapeur anglais *Indian Prince* et le coula après avoir recueilli les prisonniers et l'équipage. Ceux-ci furent ensuite transférés sur les ravitailleurs allemands et débarqués à Santos et à Rio. Le 7 octobre, ce fut la prise, à l'est de Montevideo, du *Correntina* chargé de viande pour l'armée anglaise. L'équipage fut renvoyé sur un ravitailleur avec celui du quatre-mâts français *Union*, pris le 28 octobre. Le 21 novembre, il coula le trois-mâts français

Anne de Bretagne ; le 4 décembre, il s'empara au nord de Pernambouc du charbonnier anglais *Bellevue* et du vapeur français *Mont Agel*. Les prisonniers, transférés sur un ravitailleur, furent débarqués à Las Palmas. Le charbonnier anglais *Hémisphère* fut pris le 28 décembre. Tous furent coulés.

Le 10 janvier, le vapeur anglais *Potaro* ne subit pas le sort commun. Il fut décidé de l'utiliser comme éclaireur. Il fut peint en gris et muni d'antennes supplémentaires. Cette nouvelle application de la transformation fut de courte durée : il fut coulé le 30 janvier par le *Kronprinz Wilhelm*. Le vapeur anglais *Highland Brae* fut pris le 14 janvier, ainsi que le trois mâts canadien *Wilfred*. Le 3 février, ce fut le tour du trois-mâts norvégien *Semanatha*, coupable d'être chargé de blé pour l'Angleterre. Nous sommes ici en présence d'une destruction contraire au droit des gens, le blé n'était pas encore considéré comme contrebande de guerre ! Le ravitailleur *Holger* fut renvoyé avec les prisonniers. Il arriva le 17 février à Buenos-Ayres, où il fut interné après que le délai de 24 heures eut été écoulé, car il fut considéré par le gouvernement argentin comme navire auxiliaire de la flotte allemande.

Le 22 février, le vapeur anglais *Chase Hill* fut capturé. Le lendemain, ce fut le tour du paquebot postal français *Guadeloupe*. Le *Chase Hill* fut renvoyé le 12 mars à Pernambouc avec 294 prisonniers. Le 24 mars, le croiseur s'empara du vapeur anglais *Tamar*, et le 27 du *Coleby*. Mais la guerre de course devenait de plus en plus difficile, en raison des difficultés de ravitaillement, de l'état du navire, de la surveillance des croiseurs alliés, du scorbut qui frappait l'équipage. Le Commandant décida d'aller à

Newport News (Virginie). A son arrivée le 11 avril, il demanda aux Etats-Unis la permission de demeurer trois semaines au port pour réparer les avaries, dues aux éperonnages de prises et aux charbonnages en haute mer. Le gouvernement, conformément aux règles de la neutralité, ne permit que la réparation des avaries dues à la mer. Le navire fut nettoyé, mais ni l'avant, ni les tôles des flancs ne furent réparées. Le 26 avril, le Commandant décida de se faire interner. D'ailleurs, des croiseurs anglais attendaient à la limite des eaux territoriales.

En 8 mois de croisière, il avait coulé 56.000 tonnes de navires, soit 11 vapeurs et 4 voiliers. Le résultat était plus qu'honorable si l'on songe aux difficultés rencontrées. Cette croisière montra qu'un grand navire, avec une grande consommation, est inutilisable quand le service de ravitaillement ne fonctionne plus. S'il eut été plus petit, moins rapide et de moindre consommation, il eût été plus libre de ses mouvements et eût pu consacrer plus de temps à la période de guerre réelle. De plus, le Commandant semble être resté trop longtemps à enlever aux navires pris ce qui lui semblait utile. « Le but d'un corsaire n'est pas de piller, mais de détruire le plus possible de navires et de cargaisons. Le charbonnage, le transbordement des marchandises saisies n'ont aucune valeur militaire directe et constituent une perte de temps, bien que souvent inévitable..... Il y a beaucoup de leçons à tirer de cette croisière en ce qui concerne la façon dont ne doit pas s'effectuer la guerre de course moderne » (4).

(4) Chatterton, *op. cit.*, p. 153.

3. — *Le Kaiser Wilhelm.*

Le premier corsaire allemand pénétrant dans l'Atlantique en venant d'Allemagne, fut le *Kaiser Wilhelm*. C'était un paquebot de 14.000 tonnes de la North German Lloyd, pouvant donner une vitesse moyenne de 22 nœuds. Les superstructures furent peintes en noir à Bremerhaven. Il fut muni de 6 canons de 100 m/m et reçut un équipage de guerre. Pour éviter les croiseurs anglais, il remonta jusqu'à l'Islande, puis redescendit vers les routes commerciales ; comme il était gros mangeur de charbon ses soutes étaient presque vides. Le 7 août, il coula le chalutier anglais *Tubal Cain* et recueillit l'équipage. Le 15 août, il prit et relâcha les paquebots *Galician* et *Arlanza*, en raison de leurs trop nombreux passagers, coula le cargo *Kaipara*, puis le 16 août, le cargo *Nyanza*. Il mouilla le 17 à Rio de Oro, et il y attendit 5 jours des ravitailleurs allemands qui lui apportèrent des provisions et du charbon. Un personnage officiel espagnol étant venu enquêter sur cette relâche de plus de 24 heures, il lui fut répondu par l'excuse, classique en pareil cas, de la nécessité d'effectuer des réparations à la machine. Mais le 26 août, le charbonnage continuait, lorsque survint le croiseur anglais *Highflyer* de 5.600 tonnes armé de 11 pièces de 150 m/m. Le Commandant du croiseur allemand lui fit savoir qu'il se trouvait en eaux neutres. Il lui fut répondu que, puisqu'il y était depuis neuf jours, il violait la neutralité espagnole. Le croiseur anglais accorda un délai d'une heure et demie pendant lequel les charbonniers s'enfuirent, puis il ouvrit le feu. Le *Kaiser Wilhelm* riposta pendant une heure et demie. Ses munitions étant épuisées, son équipage le sa-

borda. La lutte avait été inégale, le poids de la bordée du *Highflyer* était de 600 livres, celle du paquebot de 105 livres. Pourtant, il semble qu'il fut peu endommagé par le tir anglais, puisqu'il n'eut que 2 blessés, alors que le *Highflyer*, quoique bien protégé, eut 1 tué et 5 blessés. Le croiseur anglais avait violé la neutralité espagnole, il n'avait pas le droit d'ouvrir le feu en eaux neutres contre un navire ennemi, même si celui-ci était lui-même en faute. Il aurait dû faire constater par les autorités espagnoles que le prétexte donné par le *Kaiser Wilhelm der Grosse* était faux, puis en demander l'internement, mais non le détruire. Si le motif donné de ce long séjour était reconnu exact, il devait attendre au large la fin des réparations et la sortie du paquebot. Le gouvernement espagnol protesta avec raison, puis accepta les excuses britanniques. Une partie de l'équipage du *Kaiser Wilhelm* fut internée à Las Palmas, mais 400 hommes avaient pu s'enfuir à la fin du combat sur un charbonnier. Ils furent capturés par le croiseur *Essex* et internés à la Jamaïque.

Ce corsaire n'avait pu détruire que 10.500 tonnes de navires, car sa croisière avait été bien courte. D'ailleurs, il n'était pas apte à la guerre de course, car il consommait trop de charbon.

4. — *Le Prinz Eitel Friedrich.*

Comme l'Angleterre, l'Allemagne devait transformer des navires de commerce, même en Extrême-Orient. Le *Prinz Eitel Friedrich* était un paquebot de 8.900 tonnes, marchant à une vitesse moyenne de 15 nœuds et appartenant à la North German Lloyd. Il fut transformé à Tsing-Tao qu'il quitta le 6 août avec des ravitailleurs de l'escadre

von Spee. Son armement lui avait été donné par les deux canonnières de rivière *Luchs* et *Tiger*. Il comprenait 4 pièces de 100 m/m, 6 canons de 76 m/m et 10 mitrailleuses.

Il fit la guerre de course dans les eaux australiennes et y fut accompagné d'un autre croiseur auxiliaire, le *Cormoran*, ancien vapeur russe *Riasan*, pris par l'*Emden* le 4 août et transformé à Tsing-Tao. Il devait plus tard être interné à l'île de Guam (U.S.A.).

Le *Prinz Eitel* rejoignit ensuite l'escadre von Spee. Le 31 octobre, il s'empara en eaux neutres du vapeur anglais *Colusa* qu'il relâcha pour ce motif. Le 5 décembre, il prit et coula, au sud de Valparaiso, le vapeur anglais *Charcas*, chargé de nitrates. Puis, il coula le trois-mâts anglais *Kidalton* et s'empara du trois-mâts français *Jean*, chargé de charbon. Il le remorqua pendant 1.800 milles jusqu'à l'île de Pâques où il mouilla. Il y charbonna pendant 8 jours. Puis, il coula le *Jean* au canon, à la limite des 3 milles. Cette précaution fut sans doute prise pour qu'il ne put être accusé d'avoir commis un acte de guerre dans des eaux neutres. On peut dire que ce croiseur, qui affectait d'appliquer à la lettre les conventions internationales, aurait mieux fait d'en respecter l'esprit ! Les Allemands édifièrent, même sur le pic central le plus élevé de l'île, une station de signaux pour surveiller l'arrivée des navires. De plus, il avait séjourné du 23 décembre 1914 au 6 janvier 1915 en eaux neutres. Le gouvernement du Chili protesta énergiquement.

Le 26 janvier, ayant franchi le Cap Horn, il captura et coula dans l'Atlantique, le trois-mâts russe *Isabel Browne* et le 27 le trois-mâts français *Pierre Loti*. Le même jour, il coula le quatre-mâts américain *William P. Frye*,

sous prétexte qu'il était chargé de blé à destination d'un port anglais. C'était violer le droit des gens, et le Reich dû payer une forte indemnité. Le 28 janvier, il coula le trois-mâts français *Jacobsen*, et le 12 février, le trois-mâts anglais *Invercoe*. L'Allemagne donnait le coup de grâce à la navigation à voiles !

Le 18 février, il coula le vapeur anglais *Mary Ada Short* et le paquebot français *Floride*, puis, le 30, le vapeur anglais *Willerby*. Le Commandant décida d'interrompre cette croisière : le ravitaillement en charbon devenait impossible, les chaudières étaient à bout, les vivres manquaient, les prisonniers étaient plus nombreux que l'équipage. Il arriva, le 11 mars, à Newport News. Ce fut une surprise pour tous : le secret des opérations avait été si bien gardé, que le 7 mars on signalait sa présence dans le Pacifique. Le Commandant fit savoir que le paquebot manquait de charbon et avait besoin de réparations urgentes. Mais la 13^e Convention ne permet à un navire de guerre de se réparer dans un port neutre, que dans la mesure indispensable à la sécurité de sa navigation. Il ne peut y accroître sa force militaire et les réparations doivent être effectuées le plus rapidement possible. Or, il est très délicat de distinguer les réparations indispensables à la sécurité du navire de celles qui accroissent sa valeur militaire. Le *Prinz Eitel* était fort endommagé et son état nécessitait sa mise en cale de radoub pendant plusieurs semaines. Le gouvernement des Etats-Unis estima que les travaux étaient trop importants, et il fit observer que l'opinion publique était irritée contre le croiseur à la suite de la destruction du *William P. Frye*. Toutefois, le croiseur passa au bassin pour se faire réparer jusqu'au 14 mars. On crut qu'il allait

reprendre la mer, car le 6 avril il prit le pilote. Mais, le 8, son Commandant demandait l'internement, en raison de la présence d'importantes forces navales anglaises devant Newport.

Durant sa croisière, le *Prinz Eitel Friedrich* avait coulé 4 vapeurs et 7 voiliers et fait 350 prisonniers. Ils furent remis en liberté sur l'ordre des autorités américaines, après avoir signé l'engagement de ne pas prendre les armes contre l'Allemagne.

SECTION II

Les Navires transformés en mouilleurs de mines

La Marine allemande a transformé de nombreux navires de commerce en mouilleurs de mines. Cela ne doit pas surprendre ; ce type de navires doit pouvoir circuler sur les routes maritimes sans attirer l'attention. Autant un navire de guerre, par construction, est inapte à ces fonctions en raison de son aspect extérieur, autant un ancien paquebot peut agir discrètement.

1. — *Les premiers mouilleurs de mines.*

L'Amirauté Allemande transforma d'abord en mouilleur de mines le *Königin Luise*, navire de la Hamburg Amerika Linie. Il était fort bien adapté pour miner la portion sud de la Mer du Nord près de la Tamise, car, repeint en noir, il ressemblait aux navires du service Harwich-Hollande. Il partit remplir cette mission le 4 août 1914. Mais le 5 au matin, il fut aperçu par le croiseur *Amphion* et les torpilleurs. Le Commandant jeta ses mines

à la mer, chercha à s'enfuir, mais le *Konigin Luise* fut coulé. Le lendemain l'*Amphion* sautait sur une des mines.

Cet essai fut repris par le *Kaiser*. Cet ancien navire de commerce transformé quitta la rade le 21 septembre 1914, pour mouiller des mines dans le Moray Firth. Mais le 22, il fut signalé par un patrouilleur anglais, navire de 2.000 tonnes appartenant à une Compagnie de chemins de fer et transformé. Le *Kaiser* se sentant signalé revint à sa base avec ses mines.

Des résultats plus brillants furent obtenus avec le *Berlin*. C'était un paquebot de 17.000 tonnes de la ligne Méditerranée-New-York, réquisitionné et transformé en mouilleur de mines. Il reçut 200 mines et 6 canons de 100 m/m pour miner l'entrée de la Clyde, détruire les chalutiers anglais d'Islande, désorganiser le trafic entre l'Angleterre et Arkhangel, puis se faire interner en Norvège, regagner l'Allemagne ou faire la course dans l'Atlantique. Un tel paquebot aurait toujours sur les croiseurs légers plus petits, la supériorité d'une meilleure tenue par grosse mer. Après une tentative infructueuse le 22 septembre, le *Berlin* quitta la Jade le 16 octobre 1914, pour miner la côte Nord Irlandaise. Ayant accompli sa mission, il prit, le 23 octobre, le chemin du retour entre le Groenland et l'Islande. Au début de novembre, il longea la côte norvégienne pour détruire le trafic avec Arkhangel, mais la grosse mer empêchait la guerre de course. Après un mois de navigation, l'état des chaudières et le manque de charbon l'obligèrent à se faire interner dans le fjord de Trondhjen le 17 novembre.

Sur le champ de mines qu'il avait mouillé sautèrent un vapeur norvégien chargé de grains, le patrouilleur

Viknor, le vapeur *Manchester Commerce* et le cuirassé *Audacious*. La perte de cette très belle unité et de 250 hommes d'équipage resta secrète en Angleterre jusqu'à la fin de la guerre. On ne la connut en Allemagne qu'en novembre.

2. — *Le Météor*.

Un autre mouilleur de mines célèbre fut le *Météor*. C'était l'ancien vapeur anglais *Vienna*, capturé au début de la guerre. Il avait l'avantage d'être du type des navires qui circulaient dans les eaux écossaises.

Les 7 et 8 juin 1915, il alla mouiller en Mer Blanche des champs de mines contre les navires qui transportaient des munitions en Russie. Plusieurs sautèrent. Les 18 dragueurs anglais et russes relevèrent une partie des 10 barrages de 30 mines : ils en détruisirent 178 seulement, car les autres ne gênaient pas. A son retour, le *Meteor* croisa, les 15 et 16 juin dans le Skager Rack, où il saisit 6 vapeurs scandinaves et en coula 3.

Le 7 août 1915, il partit à nouveau et mouilla 374 mines dans le Moray Firth. Les dragueurs en relevèrent 220 et laissèrent les autres qui gênaient les sous-marins allemands eux-mêmes. Mais le destroyer *Lynx* sauta sur une mine avec 80 officiers et marins. Ce fut aussi le sort de deux dragueurs.

Le *Météor* prit le chemin du retour. Sur celui-ci se trouvait le *Ramsey*, ancien navire du service Liverpool-Douglas de l'Isle of Man Company, réquisitionné par l'Amirauté pour la surveillance des côtes anglaises. Il avait reçu deux canons de 76 m/m et portait 98 hommes. Parti de Scapa Flow pour surveiller au large du Moray Firth, il

fut alerté dans la nuit par un yacht transformé et un chalutier armé qui aperçurent des lueurs suspectes. Au matin, il vit le *Météor* battant pavillon russe. Comme il mettait à l'eau une embarcation pour aller l'arraisonner, le pavillon de guerre allemand fut hissé. Le *Météor* ouvrit le feu et lança une torpille. En 4 minutes le *Ramsey* coula sans qu'un seul de ses canons ait pu riposter ; le *Meteor* put recueillir 39 hommes et 4 officiers. M. Chatterton écrit à ce sujet (1) : « Il faut rendre justice à la façon dont se comportèrent les sauveteurs allemands. Le Commandant von Knorr se montra un vrai gentleman dans toute l'acception du mot. Les prisonniers anglais furent pourvus de vêtements secs et tous les soins médicaux leur furent assurés... Un service funèbre fut célébré en mémoire des disparus auquel assistaient von Knorr et tous les officiers non de service... Les prisonniers continuèrent à être bien traités. On leur offrit des cigarettes et des cigares. Les officiers furent logés dans des cabines sur le pont et les hommes dans la cale avec un matelas et une couverture pour chacun ».

Puis le *Meteor* coula une goëlette norvégienne chargée de poteaux de mines pour l'Angleterre. Mais, poursuivi par la flottille de Harwich, von Knorr dû faire sauter son navire. Les prisonniers et l'équipage furent recueillis par des bateaux de pêche danois et norvégiens. Von Knorr remit à un officier anglais une certaine somme pour le cas où il en aurait besoin. « Nous retrouvons là une nouvelle preuve de la courtoisie avec laquelle les corsaires de surface allemands traitaient leurs prisonniers ».

(5) Chatterton, *op. cit.*, p. 187 et suiv.

Après les exploits de ses mouilleurs de mines, l'Amirauté allemande conclut qu'un navire de commerce ordinaire, bien déguisé et bien armé, pourrait faire la guerre de course, même sans service de ravitaillement organisé, si le navire consommait peu, et qu'il serait possible pendant les nuits d'hiver de franchir le blocus et de jour de poser des mines devant les principaux ports alliés. Toutefois, après le *Berlin*, pas un seul croiseur ne quitta l'Allemagne avant janvier 1916, époque où la guerre devait reprendre. Nous allons maintenant l'étudier.

SECTION III

La guerre de course de 1916 à 1918

Quand on compare la guerre de course à la guerre sous-marine, on n'y trouve pas la même persistance de vues, mais on constate qu'elle est formée d'une « série d'opérations brillantes et réussies qui composent un des chapitres les plus émouvants de la guerre sur mer ». De plus, la zone d'opérations des corsaires fut beaucoup plus étendue que celle de la guerre sous-marine. On peut dire que ce fut le monde entier.

Au premier abord, l'existence d'une guerre de course, malgré l'existence des flottes alliées, peut surprendre. N'étaient-elles pas maîtresses des mers ? Mais il ne faut pas oublier qu'il était impossible d'assurer une ligne de blocus impénétrable. M. Chatterton a ainsi qualifié ses anciens adversaires (6) : « Les corsaires qui ont réussi à

(6) Chatterton, *op. cit.*, p. 8.

percer cette ceinture d'acier méritent d'être félicités sans réserves. Le succès ne fut obtenu que par des officiers exceptionnellement braves et entreprenants qui eurent la patience et l'endurance de remonter près du cercle arctique et qui surent intelligemment utiliser les meilleures conditions nocturnes et météorologiques ».

Quoiqu'il en soit, cette guerre de course par navires transformés a eu lieu. Il faut l'étudier objectivement, en examinant principalement si le droit international y fut toujours respecté. Là encore, des opinions contradictoires se sont fait jour, non seulement entre auteurs alliés et auteurs allemands, mais même entre auteurs alliés eux-mêmes. M. Mérignac, dans son ouvrage sur « Le droit des gens et la guerre de 1914-18 » a pu écrire, tome II, page 20, au sujet de ces corsaires : « Le terme de piraterie est le seul qui convienne. La marine impériale a soigneusement évité les combats loyaux... Elle a usé à l'égard de la marine de commerce des moyens les plus lâches et les plus grossiers. La guerre à laquelle elle s'est livrée n'a été qu'une suite de véritables guet-apens. Elle n'a eu qu'une pensée, qu'un but, l'assassinat ». Au contraire, M. E. K. Chatterton la qualifie de « chapitre de guerre honnête... On n'y trouvera, écrit-il (6), ni brutalités du genre de celles commises par les sous-marins, ni meurtres de femmes ou d'enfants. Bien au contraire, ces corsaires ont combattu loyalement et ont fait preuve d'égards envers les civils ». Entre ces opinions contradictoires il faudra choisir. L'étude des croisières des corsaires doit permettre d'émettre un jugement motivé.

(6) Chatterton, *op. cit.*, p. 8.

1. — *Le Moewe.*

Le 1^{er} septembre 1915, le Burgrave zu Dohna Schlotdien reçut une lettre officielle lui ordonnant de choisir un navire, susceptible d'être transformé en croiseur. Ce devait être un simple cargo assez rapide, d'aspect inoffensif, consommant peu de charbon et robuste. Il choisit le *Pungo*, ancien cargo pour le transport des bananes du Cameroun et dont l'allure générale était celle d'un bâtiment anglais. Il fut aménagé à Wilhelmshaven pour mouiller 500 mines et faire la guerre de course. Ce navire de 4.800 tonnes et de vitesse 15 nœuds fut armé de 4 canons à tir rapide de 150 m/m, de 4 tubes lance-torpilles, T.S.F., etc...

Son équipage fut formé de matelots de la flotte impériale, canonniers torpilleurs, T.S.F., mécaniciens, techniciens des mines, etc... Il prit le nom de *Hilfsdampfer X*, c'est-à-dire *navire auxiliaire X*. Il fut peint en noir et le 29 décembre il appareilla.

Le premier janvier, il mouilla 250 mines dans un passage fréquenté par la flotte anglaise le long des côtes d'Ecosse. Le cuirassé *King Edward VII* et un vapeur norvégien sautèrent sur ce champ. Puis il alla mouiller 238 mines dans le golfe de Gascogne, de l'île d'Yeu à l'embouchure de la Gironde, sur une longueur de 100 milles. Les vapeurs espagnols *Bayo* et *Belgica* y sautèrent.

Débarrassé de sa cargaison il commença la guerre de course. Le 11 janvier, il coula le vapeur anglais *Farrington* et s'empara du *Corbridge* chargé de charbon qu'il envoya avec un équipage de prise à un rendez-vous fixé.

Le service de veille était bien organisé : celui qui signalait le premier un navire recevait une récompense.

Mais on évitait les navires à deux cheminées (généralement des paquebots) et les navires neutres reconnaissables aux marques de l'armateur. Une équipe était toujours prête pour la visite. Elle était composée de deux officiers, de 4 hommes armés de revolvers et d'armes blanches, d'un timonier, d'un officier et de deux hommes brevetés torpilleurs. A l'Ouest de Lisbonne, il coula le 13 janvier, les vapeurs anglais *Dromonby* et *Author*. Le corsaire avait arboré le pavillon anglais. Arrivé à la hauteur du vapeur, il hissa le pavillon de guerre allemand, ordonna de stopper et d'abandonner le navire. Le même jour, il coula le *Tra-der*. En effet, il était à la jonction des routes maritimes d'Amérique du Sud et d'Afrique. Cela lui avait permis de prendre en un seul jour, dans un rayon de 5 milles, trois vapeurs aussi gros que lui et de faire 150 prisonniers, qui devaient souffrir de la chaleur et de la mauvaise ventilation.

Le 15 janvier, il coula le vapeur anglais *Ariadne* et prit le paquebot anglais *Appam*. Ce navire de 7.800 tonnes appela par T.S.F., mais le croiseur brouilla les émissions pour qu'elles ne puissent être recues par l'Amiral anglais qui surveillait la région avec 3 croiseurs légers et les 3 croiseurs auxiliaires *Carmania*, *Ophis* et *Marmora*. L'*Appam* transportait 50.000 livres en or, 160 passagers dont le gouverneur de Sierra Leone, l'administrateur du Lagos et une vingtaine de prisonniers allemands d'Afrique Occidentale. Il fut muni d'un équipage de prise et placé sous les ordres d'un enseigne de vaisseau de réserve. Il reçut les passagers qui s'engagèrent à ne pas prendre les armes contre l'Allemagne et suivit le croiseur.

Le 16 janvier, le vapeur anglais *Clan Mactavish* fut

pris. Comme il appelait par T.S.F. et voulait fuir, le croiseur ouvrait le feu. L'Anglais armé défensivement riposta, mais il fut bientôt en feu avec 17 tués et 5 blessés. Il dut se rendre. Le 17, l'*Appam* fut envoyé aux Etats-Unis avec tous les prisonniers, sauf les officiers et les marins militaires anglais. Il arriva à Newport News le 16 février, après une traversée rendue pénible par le manque de vivres. C'est ainsi que les Alliés apprirent l'existence du *Mæwe*. L'*Appam* fut relâché par ordre de la Cour des Etats-Unis.

Le corsaire charbonna avec le *Corbridge* à l'embouchure de l'Amazone du 27 au 30 janvier, puis le coula en mer. Il avait aussi coulé le 20 janvier le trois mâts anglais *Edinburgh*. Le 4 février, ce fut le tour du vapeur belge, *Luxembourg* et le 6 du vapeur anglais *Flamenco*. Mais la zone était dangereuse. Il avait échappé difficilement au croiseur léger *Glasgow* et il était recherché par les croiseurs auxiliaires *Orama*, *Macédonia* et *Edinburgh Castle*. Le 8 février, il s'empara du vapeur anglais *Westburn* : il y mit un équipage de prise de 8 hommes et 180 prisonniers, puis l'envoya à Santa Cruz, Tenerife où il arriva le 22 février. Il en repartit le 23, pour éviter l'internement en tant que prise devenue navire de guerre, mais il dut se faire sauter en vue d'un croiseur anglais, après avoir franchi les eaux territoriales.

Le 9 février, le *Mæwe* coula le vapeur anglais *Horace* puis prit le chemin du retour. Il restait toujours en relations avec Berlin par T.S.F. Le 23 février, il coula le vapeur français *Maroni*, et le 25 le vapeur anglais *Saxon-Prince*. Puis il franchit le blocus en profitant du brouillard, et le 4 mars, les drapeaux de toutes ses victimes flottant à son grand mât, il rentrait à Wilhelmshaven. « On ne peut

nier la brillante réussite de cette croisière qui avait été bien préparée et bien exécutée... Il est juste également, dit M. Chatterton, de reconnaître l'humanité et même la courtoisie avec lesquelles furent traités les prisonniers ». Tout avait été bien organisé. Il n'y avait eu qu'un seul charbonnage, et, seuls, deux petits équipages de prise avaient été perdus. Les alliés perdaient 15 navires.

Cette nouvelle forme de la guerre était difficile à combattre. Le mystère durait aussi longtemps que les prisonniers n'étaient pas débarqués. L'amiral Jellicoe proposa d'utiliser des *Q.Ships* du même genre, munis de tubes lance-torpilles et circulant le long des routes maritimes. Il proposa aussi l'organisation du système des convois. Mais, fin février, l'Amirauté se contenta d'intensifier la patrouille des routes commerciales. Elle rassembla 10 charbonniers munis de postes de T.S.F. pour servir à la fois d'éclaireurs et d'appâts et pour agir en accord avec les croiseurs. Trois furent envoyés sur la côte sud-est d'Amérique, deux au large des îles du Cap Vert, trois avec la 3^e escadre des croiseurs et deux dans l'Océan Pacifique. Ces navires devaient changer de noms et de marques extérieures. Une faible vitesse leur permettait de tenir longtemps la mer. Ils devaient aussi servir au ravitaillement des croiseurs.

A la suite de l'incident du *Sussex* le 24 mars 1916, le gouvernement allemand ordonna que la guerre sous-marine fut effectuée selon les coutumes internationales. Cela en diminua l'efficacité pendant quelques semaines et rendit la guerre de course de surface indispensable. Aussi de nombreux corsaires quittèrent-ils l'Allemagne. Le 22 novembre le *Moew* reprit la mer. Il fut suivi le 29 par le

Wolf et le 21 décembre par le *Seeadler*. Cela montre la confiance de l'Allemagne dans ce genre de raids. Favorisé par le mauvais temps, le *Moewe* entra dans l'Atlantique et coula le 2 décembre le vapeur anglais *Voltaire*, mais, le 4 décembre, il rencontra le vapeur de secours belge *Samland* chargé de vivres pour la Belgique et muni d'un permis de l'Ambassade allemande. C'est ainsi que son nouveau raid fut connu. Puis il coula un vapeur norvégien chargé de contrebande de guerre pour l'Angleterre, et le 6, le vapeur anglais *Mount Temple* qui ne se rendit qu'après avoir été canonné, et le voilier *Duchess of Cornwall*. Le 8, il coula le vapeur anglais *King George* ; le 9, le *Cambrian Grange* ; le 10, le *Georgic* de 10.000 tonnes avec 1.200 chevaux, du pétrole, etc... Bel exemple des dégâts que causa ce corsaire aux usines de munitions, aux armées et à l'existence économique des alliés. Le 11, il s'empara du vapeur anglais *Yarrowdale* qui transportait 100 camions et 3.200 tonnes d'acier. Les prisonniers y furent transférés et envoyés en Allemagne au nombre de 440. Il arriva à bon port, le 31 décembre, sous les ordres d'un officier du *Moewe*.

Le corsaire captura, le 12 décembre, à l'ouest des Açores, le vapeur anglais *Saint-Théodore* chargé de charbon. Un équipage de prise y fut mis et un rendez-vous lui fut fixé. Le 18, le *Moewe* coula le vapeur anglais *Dramatist*. Le 23 décembre, il retrouva le *Saint-Théodore* et le transforma en un croiseur qui prit le nom de *Geier* : il fut muni de canons, de la T.S.F., de provisions pour un mois et placé sous les ordres du lieutenant de vaisseau Wolf. C'est un nouvel exemple de transformation en haute mer. Le *Geier* ne devait couler du 23 décembre au 17 janvier, date de sa

nouvelle rencontre avec le *Moewe*, que le voilier canadien *Jean*, puis un autre voilier entre le 17 janvier et le 14 février, date à laquelle le *Moewe* reprit son matériel et le coula lui-même.

Entre temps, le *Moewe* avait fait de nombreuses prises ; il coula, le 25 décembre, le voilier français *Nantes*, chargé de salpêtre, et, le 2 janvier 1917, le quatre-mâts français *Asnières*. Il s'empara le même jour du vapeur japonais *Hudson Maru* qui, ayant reçu un équipage de prise, emmena le 10 janvier, 250 prisonniers à Pernambouc. Le 9, il avait coulé le charbonnier *Minieh*, et le 10, le vapeur anglais, *Netherby Hall*.

Le 15 février, il coula les vapeurs anglais *Brecknockshire* et *French Prince*. Le 16, il coula le vapeur anglais *Eddie* et échappa de justesse à la poursuite du croiseur auxiliaire anglais *Edinburgh Castle*, autre navire de commerce transformé. Il coula encore les vapeurs anglais *Katherine* (23 février), *Rhodanthe* (4 mars) à la hauteur des Antilles, *Esmeralda* (10 mars). Le 5 mars, il avait arrêté, puis relâché un navire norvégien. Le 10, il ne coula qu'après un vif combat le vapeur anglais *Otaki*, armé défensivement. Il y eut plusieurs tués de part et d'autre, mais le vapeur dût se rendre. Le 13 mars, il coula le vapeur anglais *Demeterton* après l'avoir canonné, car il cherchait à s'enfuir. Le lendemain, les mêmes incidents se reproduisirent avec le *Governor* qui eut plusieurs hommes tués.

Le 22 mars, le *Moewe* rentra à Kiel ayant à bord 400 prisonniers et 400 hommes d'équipage. En 4 mois de nouvelle croisière, il avait détruit 123.000 tonnes. De tels résultats auraient dû normalement pousser l'Allemagne à intensifier ce genre de guerre. Mais la guerre sous-marine,

sans restriction, allait commencer et permettre de couler 155 navires en avril 1917. Cela ne doit pas diminuer la haute idée que l'on doit se faire des exploits du *Moewe* : il avait fait 2 voyages de 4 mois et 4 traversées du blocus ! « Le Comte zu Dohna Schlodien demeure le plus grand des corsaires modernes et c'est grâce à son intelligence que les difficultés rencontrées furent surmontées... Il éleva la guerre de course à un niveau tel qu'il fut pris comme modèle par les autres. L'étude de sa technique de guerre de course ne peut être négligée par ceux qui ont le soin d'étudier les possibilités des attaques futures sur le commerce maritime » (7).

Les risques que couraient les corsaires allemands étaient grands. Tous ne devaient pas réussir comme le *Moewe*, et plusieurs ne parvinrent pas à franchir le blocus. Ce fut le cas du *Greif* et du *Libau*.

2. — *Le Greif*.

Le *Greif* avait été envoyé le 27 février 1916 pour faire la guerre de course en Océan Indien et porter secours aux forces allemandes de l'Afrique Orientale. C'est un navire de la ligne Allemagne-Australie, d'aspect courant, le *Guben*. Il avait reçu un équipage formé de 300 réservistes, sauf le Commandant et l'officier torpilleur qui étaient de l'active. L'équipage avait été choisi sans avertissement préalable dans les casernes de Kiel, le matin du départ. Le nouveau croiseur était armé de 4 pièces de 150, d'une de 100 et de 2 tubes lance-torpilles. Il pouvait marcher à 16 nœuds.

(7) Chatterton, *op. cit.*, p. 245.

Mais à la même époque, l'Amirauté Britannique, apprenant qu'un bateau-piège allemand de la Baltique était sur le chemin du retour, décida de le surprendre. Une chaîne de chalutiers armés fut établie, la distance entre chacun d'eux étant de 10 milles. Un yacht armé surveillait la manœuvre. Des croiseurs légers et des destroyers patrouillaient de concert avec des croiseurs auxiliaires de la 10^e escadre, en particulier avec l'*Andes* et l'*Alcantara*. Ce paquebot de 15.000 tonnes de la Royal Mail Line avait été réquisitionné le 15 avril 1915. Le 29 février il fut informé par l'*Andes*, qu'un navire auxiliaire allemand déguisé était en vue. Bientôt, en effet, il aperçut un vapeur battant pavillon norvégien, avec les couleurs norvégiennes peintes sur sa coque, et le nom *Rena*. Il lui signala de stopper et tira deux coups à blanc. Le vapeur obéit et soudain démasqua ses canons, « mais sans que les pavillons peints sur la coque soient complètement cachés. Le combat s'engagea donc sous les couleurs norvégiennes et allemandes ». Cela importait peu ; l'essentiel était que les couleurs allemandes soient visibles. Bientôt le soi-disant *Rena*, en réalité le *Greif*, fut en feu. L'*Alcantara* sombra, torpillé après trois quarts d'heure de combat, ayant perdu 69 hommes. L'*Andes* acheva le *Greif* qui flotta longtemps et coula, pavillon haut ; 5 officiers et 115 hommes furent recueillis. Mais le *Greif* n'était pas le navire recherché. Il s'était pris par pure coïncidence dans un piège tendu pour un autre. L'amiral Jellicoe conclut que c'était « un nouvel exemple des services particulièrement brillants et importants rendus à l'Empire par les officiers et les hommes de la marine de commerce. Un corsaire déguisé en navire neutre et armé de tubes lance-torpilles, est un

adversaire difficile, et tout navire neutre doit être considéré comme suspect après cet incident » (8).

3. — *Le Libau.*

Un autre échec allemand fut celui du *Libau*. C'était l'ancien vapeur *Castro*, navire anglais de la Wilson Line, confisqué par l'Allemagne au début de la guerre. Le 21 mars 1916, le lieutenant de vaisseau de réserve Spindler fut chargé de le conduire en Irlande, chargé d'armes et de munitions pour les insurgés. Il reçut un équipage de 2 officiers marinières et 19 hommes venant des chalutiers armés de Wilhelmshaven. Il fut transformé en croiseur auxiliaire *Libau*, mais se camoufla en vapeur norvégien *Aud* avec de faux papiers et une fausse cargaison. On peignit sur les deux côtés de la coque les mots « *Aud... Norge* », puis il quitta Lubeck le 9 avril 1916 avec ordre de se faire sauter en cas de prise. Le 16 avril au soir, il fut suivi par un croiseur auxiliaire anglais qui le laissa passer, car l'*Intelligence Service*, au courant de l'expédition, voulait le laisser s'engager plus avant. Elle le surveilla pendant tout le voyage.

Le 20 août, le *Libau* jeta sa fausse cargaison à la mer et toucha l'Irlande, mais il ne trouva personne au rendez-vous fixé. Le 21, il fut visité sommairement par un chalutier armé le *Setter II*. Mais le même soir, le sloop *Bluebell* l'arrêtait. Le 23 avril, près de Queenstown, l'équipage du *Libau* descendit dans des embarcations, le pavillon de guerre allemand monta en tête du mât, et il sauta.

L'échec de cette croisière venait de ce que le secret

(8) Chatterton, *op. cit.*, p. 222.

n'avait pas été gardé. Le croiseur *Wolf* devait réussir dans la guerre de course en raison du mystère qui entourait toujours ses opérations.

4. — *Le Wolf*.

L'Amirauté allemande acheta en 1916 à la Hansa Linie de Brême le vapeur *Wachtfels*, de 5.800 tonnes, construit en 1913, long de 126 mètres, assez lent (11 nœuds) mais ayant des chaudières très économiques. Il embarqua assez de charbon pour marcher 3 mois sans charbonner. Il fut peint en noir et gris et prit l'apparence d'un cargo ordinaire ayant une cheminée et deux mâts inclinés. On le munit de la T.S.F., de 2 canons de 150 m/m, 2 pièces de 100 m/m, 2 de 47 m/m, 2 mitrailleuses, 2 paires de tubes lance-torpilles aériens, et de 2 projecteurs. Il reçut 500 mines et même, innovation audacieuse à l'époque, un hydravion de reconnaissance pouvant porter un pilote, un observateur et 4 bombes. Il y avait 380 hommes d'équipage. Les canons étaient parfaitement bien dissimulés, mais on pouvait les démasquer facilement. De plus, la silhouette du navire était transformable : la cheminée longue et fine pouvait devenir courte et trapue, les mâts « pouvaient pousser comme des asperges ou se résorber comme des périscopes ». Le véritable nom du navire *Wolf* ne fut pas écrit sur la coque : aucune inscription n'y fut d'ailleurs mise.

Le départ du *Wolf* eut lieu le 30 novembre 1916. Il fut escorté à travers les lignes du blocus par un sous-marin, l'*U.66*. Toutes les précautions furent prises pour ne pas éveiller l'attention : les feux de route furent mis en veilleuse, les marins de service sur le pont s'habillèrent

en civil, on hissa le pavillon anglais en présence d'un navire danois, etc... Le *Wolf* était si bien camouflé que le Commandant du sous-marin *U.55* voulut le torpiller et regretta de n'avoir pu le faire. Le croiseur navigua hors des routes maritimes de l'Atlantique, car il voulait, avant de commencer la guerre de course, mouiller ses mines. Le 16 janvier 1917, il devait en poser devant le port du Cap, où 5 navires anglais sautèrent. Le 18, il en jeta d'autres au Cap Agulhas : 2 navires se perdirent à ce croisement des routes d'Australie, des Indes et d'Afrique orientale.

Le 15 février, il mouilla d'autres mines devant Colombo, ce qui entraîna la perte de 2 navires anglais et d'autres devant Bombay, le 19, sur lesquelles se perdirent 5 autres navires. La marine britannique alertée, le *Wolf* renonça provisoirement à miner d'autres régions et commença la guerre de course le 27 février, sur la route Aden-Colombo. Il aperçut un cargo dont il s'approcha sous son déguisement. Puis, à une courte distance, il hissa le signal : « Stoppez immédiatement ou je tire » et le pavillon de guerre appuyé d'un coup de semonce. Le cargo déploya le pavillon britannique. C'était le *Turritella* ; on y hissa le pavillon de guerre allemand, un officier déclara devant les Anglais le navire de bonne prise et l'équipage prisonnier. Ce navire était chargé de mazout et de conserves pour la flotte. Il fut décidé de le transformer en mouilleur de mines, car il était connu des navires de surveillance anglais, un lieutenant de vaisseau fut nommé Commandant du nouveau croiseur auxiliaire *Itlis*. Il enrôla l'équipage chinois du *Turritella*, ce qui est un exemple intéressant d'équipage formé partiellement d'étrangers neutres ; partiellement, car l'équipage fut complété par 26 sous-officiers

et matelots allemands. Un canon de 55 m/m et 25 mines furent installés sur le nouveau navire. Le 5 mars, ce nouveau bâtiment transformé en haute mer mouilla ses mines devant Aden : deux navires sautèrent, mais les croiseurs, lancés à la poursuite de l'*Illis*, lui donnèrent l'ordre de stopper. L'équipage abandonna le navire et le saborda. Les marins, mis en prison à Aden, furent jugés à Bombay et condamnés à la captivité pour crime de piraterie et d'assassinat (9). C'était conforme à la doctrine anglaise qui considérait cette transformation en haute mer comme irrégulière, alors que d'après la doctrine allemande, elle ne violait aucune règle du droit des gens. Mais l'Allemagne ayant menacé l'Angleterre de représailles, les prisonniers furent transférés dans un camp spécial.

A bord du *Wolf*, la discipline militaire s'appliqua strictement, et le Commandant prit des mesures pour que la prise des vapeurs marchands ne fut pas accompagnée de pillage, ni des excès des anciens corsaires. L'équipage, ayant volé des boîtes d'ananas sur le *Turritella*, le Commandant le rassembla (10) : « Les caisses d'ananas que vous avez emportées hier dans vos postes ne vous appartiennent pas, dit-il, et sont la propriété de l'Etat. Le navire capturé et tout ce qu'il y a à bord jusqu'au moindre objet sont et demeurent sa propriété. Celui qui prend pour lui la propriété de l'Etat commet un vol ! Pendant la guerre, un tel vol devient du pillage. Il est sévèrement puni. Toutes les choses que nous trouverons sur les navires capturés seront prises en charge par moi pour le

(9) Witschetzky, — Le croiseur auxiliaire *Wolf* — p. 100.

(10) *Ibid.*, page 90.

compte de l'Etat, et personne n'a le droit de s'en arroger la possession ». Sages paroles qui montrent bien la différence entre un croiseur auxiliaire et un corsaire. Ce n'est plus un particulier qui guerroye pour son compte, mais l'Etat qui agit. Tout chapardeur comparaisait devant un conseil de guerre, puis allait en cellule. Les boîtes furent remises à un officier et les fruits distribués à l'équipage comme dessert selon le règlement. Mais l'équipage ne rendit pas tout et conserva des ananas en cachette.

Le 1^{er} mars 1917 le croiseur coula le vapeur anglais *Jumna* après avoir embarqué l'équipage ; le 11 mars, ce fut le tour du *Wordsworth*, les prisonniers étaient bien traités. Après avoir été fouillés, ils étaient baignés et examinés par le médecin. Leurs vêtements étaient désinfectés. Ils recevaient la même nourriture et étaient logés comme l'équipage. Les officiers logeaient à part. Le 30 mars 1917, le trois-mâts anglais *Dee* fut coulé. Un Français qui se trouvait à bord devait se plaindre, dans son carnet de notes, de la nourriture que l'absence de vivres frais rendait peu satisfaisante.

Puis, le vapeur *Wairuna* fut pris, selon une tactique nouvelle, mais conforme au droit. Le croiseur, dont les chaudières étaient démontées, ne pouvant le poursuivre, l'avion du bord le survola, lui lança un message lesté pour lui ordonner de rejoindre le croiseur au mouillage à l'île Sountag et appuya cet ordre d'une bombe lancée sur l'avant comme coup de semonce. Il obéit. L'avion devait ainsi participer, le 16 juin, à la prise du quatre-mâts *Winslow*. Comme il ne s'arrêtait pas, bien que la flamme de guerre ait été hissée, le croiseur tira et il se rendit, puis fut coulé.

Le 25 juin, le *Wolf* mouilla ses mines au Cap Van Diemen (Nouvelle Zélande), le 26, dans le détroit de Cook et le 3 juillet devant l'île Gabo. Elles devaient causer la perte de 3 nouveaux navires. Puis le croiseur s'empara des voiliers américains *Beluga* et *Encore* le 3 et le 14 juillet. Le 6 août, ce fut le tour du vapeur *Matunga* qui transportait le gouverneur de la Nouvelle Guinée. Il faisait si chaud sur le croiseur que le Commandant autorisa les matelots vêtus de chemises américaines à les échancrer et à couper leurs pantalons. Il ne resta bientôt qu'un caleçon de bain. Mais l'uniforme importait peu, puisque, lors de l'action, le pavillon de guerre allemand flottait.

Comme il y avait des ménages parmi les prisonniers, des cabines spéciales furent faites pour les dames. Les ménages prenaient leurs repas ensemble au carré des officiers.

Le 4 septembre, le *Wolf* mouilla plus de 100 mines devant Singapour. Elles frappèrent 3 bâtiments dont un croiseur japonais de 28.000 tonnes. Le 26 septembre, ce fut la prise du paquebot japonais *Hitachi Maru*. Bien que le *Wolf* eut hissé le pavillon de guerre et la flamme blanche de commandant isolé, il n'obéit pas aux signaux et ne stoppa qu'après avoir reçu 4 salves, avoir appelé par T.S.F. et essayé d'armer son canon de défense de l'arrière. Le Commandant Nerger décida de le ramener en Allemagne. Les prisonniers, non passibles du service militaire, y furent transférés, puis les deux navires se donnèrent rendez-vous en mer. Au début de novembre, le navire japonais fut coulé en raison de la pénurie de charbon et les prisonniers furent installés à nouveau sur le *Wolf*. « Nous avons construit des chambres pour eux tous. Le Commandant s'était rendu compte par lui-même qu'elles étaient

propres et confortablement disposées. Tout le monde s'installa et personne ne se plaignit » (11). Il y avait 500 prisonniers dont 8 femmes et 2 enfants !

Le 10 novembre 1917, il prit le vapeur espagnol *Igotz Mendi* parce qu'il était chargé de charbon pour le gouvernement anglais de Colombo. A ce sujet, le capitaine de corvette Witschetzky écrivit : « Les navires neutres portant des cargaisons ennemies doivent être traités d'après le droit international, exactement comme des navires ennemis. C'est un vieux principe du droit international ! » En tous cas, il est intéressant de constater que le Commandant Nerger n'osa pas couler cette nouvelle prise. Les prisonniers y furent transférés. « Nous nous réjouîmes tous de voir en sécurité désormais les femmes et les enfants ». Ayant reçu un équipage de prise, il fit route vers l'Allemagne le 17 novembre, par d'autres routes que le *Wolf*. Des rendez-vous avaient été prévus pour fournir du charbon au croiseur.

Le 29 novembre, le trois-mâts américain *John.H.Kirby* chargé de 270 autos pour les troupes anglaises fut coulé. Le 15 novembre, ce fut le tour du trois-mâts français *Maréchal Davoust*.

Le 4 janvier, le corsaire s'empara du voilier norvégien *Store Brore* et le coula, car il n'était passé sous pavillon norvégien que pendant la guerre. Auparavant, il appartenait à la British County Shipping Company. Donc, d'après le Commandant Nerger, il avait conservé son caractère ennemi : « Le capitaine norvégien ne s'étonna pas beaucoup de nous voir capturer son navire. Il savait fort

(11) *Op. cit.*, p. 216.

bien que nous en avons le droit » (12). En réalité, il y avait présomption de fraude, mais le nouveau propriétaire du navire aurait pu faire la preuve contraire. Seuls, les débats devant une Cour des Prises pouvaient faire adopter une solution définitive. Ne pouvant conserver cette prise, le *Wolf* le coula, puis il remonta vers le Nord. Il réussit à franchir le blocus malgré les patrouilleurs anglais, les sous-marins alliés et allemands, les mines et arriva en Allemagne le 19 février 1918, avec 40 millions de marks de marchandises à bord.

L'*Igotz Mendi* réussit, lui aussi, à franchir le blocus, mais il s'échoua dans la brume sur la côte danoise. Les Danois le renflouèrent et le rendirent aux Espagnols. Les prisonniers purent rentrer chez eux, mais l'équipage allemand fut interné comme équipage militaire.

Le *Wolf* avait ainsi causé la perte de 135.000 tonnes de navires marchands, dont 42.000 tonnes se perdirent sur les mines. Beaucoup d'autres furent sérieusement endommagés. La croisière avait duré 451 jours et 64.000 milles avaient été parcourus. Plus de 300.000 tonnes de navires ennemis avaient été endommagées. Cela prouve les résultats que peut obtenir un navire faible et lent, mais bien déguisé, de vitesse moyenne, agissant en secret. Un autre navire allemand, encore plus faible et plus lent, devait aussi avoir une carrière brillante, le *Seeädler*.

5. — *Le Seeädler*.

L'Allemagne, privée des nitrates du Chili dont les Alliés faisaient un commerce important par voiliers, ima-

(12) *Op. cit.*, p. 229.

gina, pour les détruire, d'armer en corsaire un bâtiment de même espèce qui serait moins suspect qu'un vapeur sur la route des voiliers. Cette mission remplie, il devait gagner l'Océan Pacifique pour y détruire les navires chargés de vivres et de matériel de guerre pour l'Europe. Le corsaire n'aurait pas à compter avec des machines, ni avec des charbonniers. De plus, sa voilure serait la meilleure protection pour franchir le blocus et le meilleur déguisement pour l'attaque. Il fut décidé d'utiliser dans ce but le *Pass of Balama*. Cet ancien voilier américain avait été capturé, alors qu'il portait du coton à Arkhangelsk. On y installa un moteur Diesel de 1.000 C.V. pouvant le faire marcher à 11 nœuds et des vivres pour deux ans. Des emplacements furent prévus pour 400 prisonniers, avec cabines pour les états-majors, cuisines et salles à manger pour les capitaines, livres anglais et français, jeux de société, etc... Il fut armé de 2 mitrailleuses et de 2 canons de 105 m/m.

Comme il ne fallait pas espérer qu'il puisse franchir le blocus par la force, on l'aménagea extérieurement et intérieurement de telle façon, que les marins anglais puissent le visiter à fond et rester persuadés qu'ils étaient en présence d'un navire norvégien. On établit de faux papiers, on acheta en Norvège des baromètres et des photographies d'hommes et de femmes pour mettre sur les cloisons des cabines, des vivres, des pots et des tasses, les portraits du Roi et de la Reine, etc... On fabriqua même, pour chaque homme d'équipage, des lettres en norvégien, établies avec soin pour chaque marin à qui on créait un passé. Le Commandant, Comte de Luckner, recruta lui-même 64 hommes d'équipage et 7 officiers, tous de la marine militaire, et

dont 23 parlaient norvégien. Le véritable nom du navire était le *Seeadler*, mais il fut baptisé du nom norvégien *Irma*.

Pour parer à toute éventualité en cas de prise, on dissimula dans l'intérieur d'un mât, des revolvers, des fusils, des grenades et des uniformes de la marine allemande. Le 21 décembre, le nouveau croiseur auxiliaire appareillait et franchissait le blocus dans la tempête à grande allure, grâce à 2.600 mètres de toile déployés sur des mâts de 50 mètres de haut. Le 25 décembre, il fut arrêté dans l'Atlantique par le croiseur auxiliaire anglais de 18.000 tonnes *Avenge*. Seuls, les hommes parlant norvégien restèrent sur le pont. Les autres, en uniforme et armés, se cachèrent dans la cale, ce fut inutile, car les officiers anglais ne s'aperçurent de rien et donnèrent l'autorisation de poursuivre le voyage. Si le navire avait paru suspect, un équipage de prise anglais y aurait été mis pour le conduire aux Arcades. Le Commandant avait prévu cette éventualité et devait agir conformément aux règles du droit des gens. « Le croiseur hors de vue, dit-il (13), je revêtais mon grand uniforme dissimulé à cet effet dans une armoire des lavabos, avec mes ordres et mes décorations, et, toujours couvert de mon manteau civil, je remontais sur le pont pour donner le signal... Mes Norvégiens bondissaient dans le grément et prenaient dans les cachettes leurs armes... Le pavillon impérial est hissé, mes gens sortent au son du tambour, l'arme pointée sur les Anglais ».

La guerre de course commença par la prise du vapeur anglais *Gladys Royal*. « Nous battions pavillon norvégien ;

(13) Luckner — Le Dernier Corsaire — p. 151.

j'avais endossé le manteau civil... le tambour retentit, le canon se démasque, le pavillon allemand monte à la corne. Un obus sur l'avant ». Rien dans tout cela de contraire au droit de la guerre. L'équipage anglais fut recueilli par le *Seeadler* et le navire fut coulé. Les mêmes procédés furent employés vis-à-vis du vapeur anglais *Lundy Island*, et des voiliers *Charles Gounod* (français) et *Perce* (anglais).

Des ruses de guerre curieuses furent employées par le Comte de Luckner. Il simula, par exemple, un incendie à bord, grâce à un appareil à fumée et à des lueurs de magnésium, un matelot déguisé en femme semblait affolé... Le vapeur visé vint au secours du *Seeadler*. Puis, le pavillon allemand monta à la drisse. Pour l'effrayer davantage, le Commandant cria au mégaphone : « Pare aux torpilles ! » bien qu'il n'en eût pas à bord.

Il est curieux de constater que le *Seeadler* navigua sous un pavillon de pirate. Ce geste est pure vantardise. Il était croiseur auxiliaire régulier. « Pendant la guerre universelle, écrivit le Commandant (14), notre navire fut le seul à naviguer sous la flamme des pirates. C'est un étroit morceau d'étoffe, long de plusieurs mètres, rouge, avec au bout, une tête de mort blanche... Ce métier de pirates, nous l'exercions contre les ennemis de notre patrie. Et quelle guerre humaine comparée à la famine infligée par les Anglais à nos femmes et à nos enfants. Dans cette rude époque, nous maintenions intact l'honneur allemand ».

Puis ce fut la prise de l'*Antonin*, du *Dupleix*, du *La Rochefoucauld* chargés de 10.000 tonnes de salpêtre, du *Pinmore*, du *British Yeoman*. En 8 semaines, il coula

(14) *Op. cit.*, pages 161-163.

40.000 tonnes de cargaison et fit 263 prisonniers. Ils étaient bien traités. Il n'y avait pas de différence de régime entre les prisonniers, l'équipage et les prisonniers. Ils furent embarqués sur le voilier français *Cambronne*, après avoir reçu leur paye intégrale en... marks allemands. Les capitaines déclarèrent « qu'ils feraient connaître le traitement humain qu'ils avaient reçu ». Puis ils gagnèrent un port neutre.

Le *Seeadler* franchit le Cap Horn, puis s'empara des 3 voiliers américains *Johnson*, *Slade*, *Manila*. Mais le 2 août 1917, étant au mouillage à l'île française de Mopelia, il fut broyé par une lame de fond. Il avait détruit 15 navires et de précieux chargements pour les poudreries alliées.

Une partie de l'équipage quitta Mopelia sur un canot baptisé *Kronprinzessin Cecilie* « le plus petit croiseur de la Marine allemande » armé seulement d'une mitrailleuse et de fusils, grenades et revolvers. Ils furent capturés aux îles Fidji, dans des circonstances fort honorables pour eux, car elles dénotent le souci de respecter le droit des gens. « Un officier et quatre sipayes se dirigent vers nous. Nos uniformes sont dans nos sacs. Il nous eut été facile, d'une balle ou d'une grenade, d'expédier l'officier, seul porteur d'un revolver, les Hindous n'ayant que des baïonnettes. Mais, officiers et marins de la marine impériale surpris en civil, que pouvons-nous faire ? L'honneur est là qui nous empêche de nous conduire en francs-tireurs. Un homme en civil ne peut s'attaquer à un uniforme » (15). Ils furent enfermés dans la prison de Suwa et mis en cellule pendant 8 jours. Le Comte de Luckner protesta contre « cette viola-

(15) *Op. cit.*, p. 200.

tion du droit des gens » motivée sans doute par la crainte d'une évasion. Puis ils furent transférés dans des prisons de Nouvelle-Zélande, avant d'être internés dans le camp de prisonniers de Motuihi.

Ils devaient s'en évader sur un canot automobile, la *Perle*, simplement armé de fusils. Les autorités mobilisèrent et armèrent de mitrailleuses plusieurs navires pour les poursuivre. En haute mer, les civils évadés prêtèrent le serment militaire au Commandant et devinrent soldats. Un sergent de réserve fut promu lieutenant de vaisseau de réserve. « J'en avais le droit en ma qualité de Commandant d'un bâtiment de guerre isolé, ce bâtiment fut-il la petite *Perle*, écrit le Comte (16). Maintenant, nous avons le droit de faire la guerre ». Cet étrange serment au drapeau en canot fut aussi solennel qu'une prestation de serment sur un cuirassé ! Les nouveaux marins militaires se coupèrent réciproquement les cheveux à la taille réglementaire. Ce petit fait est significatif d'un état d'esprit de discipline.

Ils s'emparèrent de la goëlette la *Moa* et hissèrent le pavillon allemand peint sur un drap de lit. Mais ils furent surpris au mouillage aux îles Kermadec (France) par le vapeur anglais *Tris* armé en croiseur auxiliaire et durent se rendre. Ils furent enfermés dans la prison d'Auckland, sans doute pour éviter toute évasion nouvelle et comme sanction de leur tentative. Puis ils furent envoyés dans des camps de prisonniers jusqu'à l'armistice.

Tous les corsaires allemands ne devaient pas connaître de tels succès. Le *Léopard* fut de ce nombre.

(16) *Op. cit.*, p. 234.

6. — *Le Léopard*

Pour faciliter le premier retour du *Mæwe*, on avait fait sortir le *Greif*. La diversion réussit, mais le *Greif* fut coulé. Le *Yarrowdale* ancienne prise du *Mæwe*, fut transformé en croiseur et prit le nom de *Léopard* : il reçut 5 canons de 150m/m, 4 de 85m/m et deux lance-torpilles. Le 16 mars 1917, lors du deuxième retour du *Mæwe*, il tenta de franchir le blocus, déguisé en vapeur norvégien. Sur ses flancs étaient peints de façon apparente les mots « *Rena... Norge* ».

Dans la patrouille qui veillait entre l'Islande et la Norvège, se trouvait le croiseur *Achilles* et le vapeur transformé *Dundee*, sous les ordres d'un capitaine de frégate de réserve. Le *Dundee* était un ancien caboteur anglais, armé de 2 canons de 100m/m et de 2 pièces de 47m/m. Ayant aperçu un vapeur suspect, il lui envoya un canot avec 6 hommes pour le visiter. Pendant une heure il posa des questions par signaux au *Rena* qui fit des réponses douteuses. Soudain, une plaque sur laquelle était peinte le pavillon norvégien se rabattit le long de la coque, mais le pavillon norvégien continua à flotter seul. Le *Dundee* ouvrit le feu et tira longtemps sans que le *Rena* répondit. Ce dernier voulait sans doute faire croire à une méprise et ne pas se démasquer. Puis il accepta le combat et sombra au bout d'une heure sous les coups du *Dundee* et de l'*Achilles*. Le Commandant du *Dundee* avait agi régulièrement, car il était certain, après le décrochage de la plaque norvégienne, qu'il se trouvait en face d'un corsaire allemand déguisé. D'ailleurs, il affirma que le Commandant du *Léopard* avait lancé deux torpilles. Si le fait était prouvé, ce serait

une infraction au droit de la guerre maritime, le *Léopard* n'ayant pas encore hissé pavillon allemand. Mais ce n'est pas certain, car il n'y eut aucun survivant allemand pour venir le confirmer.

L'erreur de l'amirauté allemande fut de ne pas donner au faux *Rena* la silhouette du vrai, silhouette qui était reproduite par le Lloyd's Register. Cela éveilla les soupçons.

SECTION IV

Les Sous-Marins

L'Allemagne utilisa pendant quelques mois des sous-marins pour se procurer, malgré le blocus, les matières premières qui lui manquaient. Les résultats obtenus ayant été médiocres, elle transforma ces navires marchands en sous-marins de combat, après l'entrée en guerre des Etats-Unis ; toutes relations commerciales étaient, en effet, rompues avec eux et le grand rayon d'action des sous-marins type *Deutschland* leur permettrait de croiser devant les côtes du nouvel adversaire.

Ces navires étaient lents et gouvernaient mal, mais ils pouvaient franchir 13.000 milles sans escales. Ils furent munis de 4 ou 6 tubes lance-torpilles, de 2 canons de 150m/m et de dispositifs pour mouiller les mines. Ils déplaçaient 1.700 tonnes en surface. Ils formèrent la série *U. 151* à *U. 157*.

Le premier l'*U. 151* fit, du 10 août au 21 mai 1918, une croisière dans les eaux américaines ; il mouilla des mines à l'entrée de la rivière Delaware et coula de nombreux navi-

res américains et anglais. Il « se montra relativement humain... les officiers et équipages des goëlettes que le sous-marin conserva à son bord, du 25 mai au 2 juin, après la destruction de ces navires, furent traités avec égard » (17). Il coula en cette seule croisière 11 vapeurs, 8 voiliers et avaria 3 navires ; cela représente 51.000 tonnes coulées et 7.700 avariées. Mais il ne détruisit pas de transports de troupes, comme il le projetait.

Les résultats obtenus par les sous-marins de commerce transformés furent importants. Mais il est certain qu'une transformation de ce genre est exceptionnelle ; il est peu probable qu'elle se reproduise dans l'avenir. Quoi qu'il en soit, elle était licite, car la VII^e convention s'applique à tous les navires de commerce, quel que soit leur type, et elle y était conforme.

SECTION V

La guerre de course moderne

Les résultats obtenus par la marine auxiliaire allemande furent brillants, mais ses pertes furent lourdes. L'Amiral Von Mantley reconnaît que l'Allemagne a perdu 17 croiseurs auxiliaires et 170 navires auxiliaires de tous genres. Pourtant la guerre de course ne fut jamais entreprise sur une large échelle. Les chances de forcer le blocus et de couler les navires alliés auraient été accrues si elle avait utilisé davantage de navires du type *Mæwe*. D'ailleurs, l'Allemagne n'avait aucune chance de s'assurer la victoire

(17) Clerc Rampal, *op. cit.*, p. 196.

par ses corsaires de surface, mais elle pouvait infliger des pertes sérieuses et désorganiser le trafic. L'absence de base de charbonnage condamnait ses corsaires qui n'auraient pu donner que des résultats intéressants, mais non décisifs.

On peut noter qu'à bord des corsaires allemands, le personnel était d'une valeur morale exceptionnelle. C'était indispensable, en raison du rôle qu'ils devaient jouer. De plus, c'était une garantie du respect des lois de la guerre.

Les principes de la guerre de course moderne, telle qu'ils se dégagent des événements récents sont simples. Quand un corsaire a atteint une route commerciale, rien ne peut l'empêcher de faire un mal considérable pendant plusieurs mois. Mais il lui faut capturer des charbonniers ou avoir un service de ravitaillement fonctionnant bien. Si une escadre de croiseurs est lâchée contre lui, il est rare que le corsaire puisse échapper. Il est sur le qui-vive perpétuellement. Au bout d'un an au plus, le moral décline, des mutineries éclatent, il lui faut rentrer ou se faire interner dans un port neutre. De plus, la nécessité de renvoyer les équipages capturés le fait assez tôt découvrir.

Quant aux réparations, il peut les faire ou non dans un port neutre, selon que les autorités locales sont faibles ou puissantes.

Il est probable que dans les guerres de l'avenir, il y aura des corsaires déguisés. Si quelques-uns étaient lâchés au début des hostilités contre une puissance commerçante, le long des routes maritimes ou à certains carrefours, le problème serait difficile à résoudre. « L'Allemagne ne s'est jamais lancée hardiment dans ce genre d'opération. Elle grignotait alors qu'elle aurait pu mordre à pleines dents : c'est peut-être dommage pour elle ». Il est donc nécessaire

d'avoir de nombreux croiseurs légers et navires de commerce transformables pour pouvoir combattre les corsaires déguisés. Pour pouvoir les vaincre, il faut une bonne tenue à la mer, un long rayon d'action, un armement puissant. Un bon déguisement peut aussi être utile au navire protecteur du commerce : un bateau-piège attire au combat un corsaire, mieux qu'un croiseur léger. Sans doute, l'emploi des combustibles liquides, l'utilisation du sous-marin et de l'avion par le corsaire et par son adversaire, modifieront les données des guerres de course futures. Mais alors, il sera encore exact de dire que « l'ennemi le plus dangereux pour le corsaire est le navire qui peut dissimuler sa supériorité jusqu'au moment où il est trop tard pour le corsaire ». On en a vu de nombreux exemples : perte du *Léopard*, combats des *Q-Ships*, etc...

APPENDICE

La Marine auxiliaire de la Colombie

Dans les premières semaines de 1933, de nouvelles transformations de navires de commerce furent faites par la Colombie. Elle se procura 3 navires marchands et les envoya à Rouen, où ils arborèrent le pavillon colombien et furent transformés en navires de combat en prévision d'un conflit avec le Pérou.

En premier lieu, le vapeur anglais *Royal Highlander* est devenu le croiseur colombien *Mosquero*, armé de canons de 88 m/m et de mitrailleuses. Le paquebot français *Dinard* de la ligne Saint-Malo-Jersey fut aussi muni de blindages, d'écrans métalliques et de 4 canons. Il devint le croiseur *Cordoba*. Ces navires partirent pour Para au début de janvier 1933, avec ordre de remonter l'Amazonie sur 3.000 kilomètres.

Le vapeur norvégien *Tonsberg* fut aussi armé, blindé et peint en gris. Il devint le croiseur *Bogota*. Ces navires doivent tenter d'imposer la domination de la Colombie sur des rives du cours supérieur de l'Amazonie que le Pérou lui conteste. Mais, comme le Brésil avait menacé de fermer l'Amazonie aux navires péruviens et colombiens, on ne sait si les croiseurs ont pu remplir leur mission. Ils quittèrent la France avec des équipages français, chargés de les conduire jusqu'à Belem. On ne peut dire que la

France ait violé les règles de la neutralité en permettant l'armement des navires à Rouen. Il n'y avait pas de neutres ni de neutralité à respecter, puisqu'à la fin de 1932, la guerre n'était pas déclarée entre le Pérou et la Colombie. Seuls, des armements militaires étaient exécutés. C'était aussi licite que de construire en temps de paix un navire de guerre pour un autre pays, comme cela se fait fréquemment.

CONCLUSION

En 1626, devant l'Assemblée des Notables, Richelieu prononçait une phrase prophétique : « On ne peut, sans la mer, soutenir la guerre ». Il ne pensait sans doute pas que des vaisseaux marchands, la flamme en tête du mât, combattraient un jour, à côté des autres navires de guerre et même les remplaceraient. Il en fut pourtant ainsi durant la grande guerre. Les formidables cuirassés restèrent immobiles dans les ports, et ce furent des navires nullement construits dans ce but, chalutiers, paquebots, etc..., qui remplirent les fonctions les plus variées : chasser les sous-marins, relever ou poser des mines, faire la guerre de course ou assurer le blocus, servir d'éclaireurs d'escadre, transporter charbon, troupes, matériel, blessés, etc...

Le rôle futur de la Marine Auxiliaire ne sera pas moins grand, ne serait-ce que par la guerre de course. Elle compte encore en France de nombreux partisans. En cas de rupture avec les grandes puissances maritimes, elle serait notre seul moyen de les atteindre, en portant le trouble dans leur ravitaillement en vivres et en matières premières, en paralysant leurs exportations. De là, leur acharnement au Congrès de Washington à vouloir supprimer les sous-marins, et après leur échec, à nous faire prendre l'engagement de ne pas nous en servir contre les navires marchands. Si l'Angleterre a accueilli favorablement la proposition américaine de réduire le nombre des navires lé-

gers, c'est qu'elle espère rendre ainsi la course impossible. Les leçons du passé nous enseignent pourtant que la guerre de course par navires de surface ne peut conduire à aucun résultat décisif. Ce n'est jamais elle qui force une nation à rendre les armes. La puissance maritime dont les escadres sont maîtresses des mers, peut mettre du temps à se débarrasser des corsaires, mais elle a le dernier mot. La course n'en reste pas moins un facteur capital de la guerre maritime, même si elle est effectuée seulement par des navires transformés.

Le rôle de la marine auxiliaire a été trop longtemps méconnu. On n'a vu en elle que le moyen de faire la course. Nous connaissons maintenant les fonctions variées et utiles qu'elle peut remplir. La Grande Guerre nous l'a dévoilé. Les gouvernants doivent y songer quand ils veulent protéger la marine marchande. Chaque navire de commerce est une arme et une défense.

L'évolution générale des institutions militaires et navales est en sa faveur. Les Etats sont passés de l'armée de métier à l'armée nationale par conscription. Nous allons à grands pas vers la nation armée. Il en est de même de la Marine. Après 1856, elle n'a longtemps utilisé que les navires de guerre par construction. Puis elle a fait de timides usages des navires transformés, et voilà que pendant la dernière guerre, ce sont eux qui ont tenu la mer sans arrêt, alors que les autres restaient, menace redoutable, en réserve à l'abri des ports.

A une époque où l'on parle sans cesse de désarmement, il ne faut pas oublier que ce n'est pas tant un désarmement matériel qu'un désarmement moral qu'il faut réaliser. Il faut se rappeler que les puissances maritimes, même dés-

armées, posséderont toujours des croiseurs en puissance dans leur flotte marchande, navires d'autant plus puissants et redoutables que les navires de guerre seront moins nombreux pour les combattre. Il en est de même pour l'aviation. Il est peu efficace de prohiber les avions de bombardement, si le premier avion commercial venu peut se transformer en engin de guerre que seuls, les avions militaires seraient assez puissants pour combattre.

Il y a, dans les tentatives de désarmement naval, un facteur qui peut développer considérablement l'importance des navires transformés. La transformation des navires de commerce, comme celle des avions civils, peut rendre complètement inefficaces et inutiles les conventions internationales. On peut le regretter, mais le fait est certain. N'oublions pas non plus, que dans l'état actuel de la communauté internationale, la suppression totale des guerres est encore une chimère. Il y aura encore des guerres et l'on trouvera toujours des engins pour combattre. L'essentiel n'est-il pas alors que la lutte soit loyale ? Là encore, nous avons vu que les plus récentes applications de la marine auxiliaire ont donné toutes garanties sur ce point, que, souvent même les navires transformés furent une leçon et un exemple de loyauté et d'humanité ! La marine auxiliaire n'est pas une chose morte, mais une institution en plein développement. Son passé est le meilleur garant de son avenir.

Paris, 2 avril 1933.

Vu : *Le Président*,
A. DE LA PRADELLE.

Vu : *Le Doyen*,
H. BERTHELEMY.

Vu et permis d'imprimer.
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

- A. ALVAREZ. — La Grande Guerre européenne et la neutralité du Chili. 1 vol. 1915, Paris, Pedone, éd.
- René LA BRUYÈRE. — Notre Marine Marchande pendant la guerre. 1 vol. 1920, Paris, Payot.
- G. BRY. — Précis de Droit International Public, 6^e éd. 1 vol. 1910, Paris, Sirey.
- DE BUSTAMANTE Y SIRVIN. — La Seconde Conférence de la Paix. 1 vol. 1909, Paris, Librairie du Recueil Sirey.
- C. CALVO. — Le Droit International théorique et pratique. 4 vol. 2^e édition, 1872, Paris, Durand et Pedone.
- Henri CANGARDEL. — La Marine Marchande Française et la guerre. 1 vol. 1928, Paris, Les Presses Universitaires de France.
- Paul CHACK. — Sur les bancs de Flandre. 1 vol. 1927, Paris, Editions de France.
- Keble CHATTERTON. — Les Coureurs de Mer, 1 vol. 1931.
Collection de Mémoires, Etudes et Documents,
Paris, Payot.
- Les Bateaux-Pièges, q-ships. 1 vol. 1928.
Collection de Mémoires, Etudes et Documents,
Paris, Payot.
- G. Clerc RAMPAL. — La Marine Française pendant la Grande Guerre, 1 vol. 1919. Paris, Larousse.

FRANTZ DESPAGNET. — Cours de Droit international public, 4^e édit. 1 vol. 1910, Paris, Sirey.

CHARLES DUPUIS. — Le Droit de la guerre maritime d'après les Conférences de La Haye et de Londres. 1 vol. 1911, Paris, Pedone.

— Le Droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. 1 vol. 1899, Paris, Pedone.

PAUL FAUCHILLE. — Traité de Droit international public. 8^e édition, 1921, Paris, Rousseau.

FORGET (Amiral). — En Action à la Mer, 1 vol. 1929. Collection de Mémoires, Etudes, etc..., Paris, Payot.

LOUIS GUICHARD. — Histoire du Blocus Naval 1914-1918, 1 volume, 1929. Collection des Mémoires..... pour servir à l'histoire de la guerre mondiale, Paris, Payot.

OLIVIER GUIHENEUC. — La Marine Auxiliaire en Droit international, Paris, 1900. Thèse droit.

LAURENS (A.). — Précis d'Histoire de la Guerre Navale 1914-18. 1 volume, 1929, Paris, Payot.
Collection de Mémoires, Etudes et Documents pour servir à l'histoire de la guerre mondiale.

T.J. LAWRENCE. — Les Principes de Droit International, 1 vol. 1920, Oxford, Imprimerie de l'Université.

E. LEMONON. — La Seconde Conférence de la Paix, 2^e édit. 1912, 1 vol. Paris, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence.

CHARLES LEROUX. — Le Droit International pendant la guerre maritime Russo-Japonaise. Thèse, 1 vol. 1911, Paris, A. Rousseau.

- J. DE LOUTER. — Le Droit International Public Positif. 2 vol. 1920. Oxford, Imprimerie de l'Université.
- Comte de LUCKNER. — Le Dernier Corsaire 1914 - 1918. 1 volume, 1927. Collection de Mémoires, etc..., Paris, Payot.
- F. DE MARTENS. — Traité de Droit International, 3 volumes, 1886, Paris, Maresq.
- MERIGNHAC et LEMONON. — Le Droit des gens et la guerre 1914-1918. 2 vol. 1921. Paris, Librairie du recueil Sirey.
- E. NYS. — Le Droit International. Les principes, les théories, les faits. 3 volumes, 1912. Paris, Rivière.
- PCHEDECKI. — Le Droit International Maritime et la Grande Guerre. 1 vol. 1916, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- F. PERELS. — Manuel de Droit Maritime International. 1 vol. 1884. Paris, Librairie Guillaumin.
- R. PIEDELIÈVRE. — Précis de Droit International Public ou Droit des gens. 2 vol. 1895, Paris, Pichon.
- RAPPORTS faits aux Conférences de La Haye de 1899 et 1907, avec introduction de James BROWN SCOTT 1 vol. 1920. Oxford, Imprimerie de l'Université.
- L. RENAULT. — Les deux Conférences de la Paix 1899 et 1907. 1 volume, 2^e édition, Paris, A. Rousseau.
- Albéric ROLIN. — Le droit moderne de la guerre, 3 vol. 1920. Bruxelles, Albert Dewit.
- Paul de ROUSIERS. — La Marine Marchande et la guerre. (Paru dans « La guerre et la vie économique »). 1 volume, 1916. Paris, Félix Alcan.

- JAMES BROWN SCOTT. — Les Conférences de la Paix de La Haye de 1899 et 1907. 2 vol. 1927. Paris, A. Pedone.
- KARL STRUPP. — Eléments du Droit International public universel européen et américain. 2^e édition, 1930, 3 vol. Paris, Les Editions internationales.
- A. THOMAZI. — La guerre navale dans la Méditerranée. (La Marine Française dans la Grande Guerre 14-18). 1 vol. 1929. Paris, Payot (Collection des Mémoires, études et documents, etc...)
- La Guerre Navale dans la zone des Armées du Nord. (La Marine Française dans la Grande-Guerre) 1 vol. 1928. Collection de Mémoires, études et documents, etc... Paris, Payot.
- H.W. WILSON. — Les Flottes de guerre au combat. 2 vol. 1928. Collection de Mémoires, etc... Paris, Payot.
- F. WITSCHETZKY. — Le Navire Noir. Le croiseur auxiliaire Wolf, 1916-1918. Payot, Paris.

JOURNAUX ET REVUES

- LA CROIX. — Ct Morazanni, 14 avril 1927, « La guerre de course ».
- L'ILLUSTRATION. — « La flotte d'avant-garde », 8 juillet 1916 et suivants, par Coudurier de Chassaigne.
- JOURNAL DU DROIT INTERNATIONAL PRIVÉ. — Année 1909 (Clunet).
- LA SARTHE. — « Flotte sud-américaine », 3 janvier 1933.
- LE MATIN. — « Le conflit entre le Pérou et la Colombie », 4 janvier 1933.

LE PAYS DE FRANCE. — « Les croiseurs auxiliaires », par
Mortimer Megret, 8 avril 1915.

REVUE GÉNÉRALE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC — 1897,
tome 4 ; 1898, tome 5 ; 1909, tome 16.

REVUE MARITIME. — Paris.

REVUE POLITIQUE ET LITTÉRAIRE (Revue Bleue) — 1904, tome
II, p. 357. A. de La Pradelle : « La guerre russo-
japonaise et le droit des gens ».

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

La Marine auxiliaire est licite s'il y a incorporation loyale

CHAPITRE PREMIER. — Principes du droit des gens	12
<i>Section I.</i> — Le principe	12
<i>Section II.</i> — Définition du navire auxiliaire	15
<i>Section III.</i> — La Marine auxiliaire et la course..	21
<i>Section IV.</i> — Composition de la Marine auxiliaire	25
1. Le Matériel	25
2. Les Equipages	30
CHAPITRE II. — Les Marines auxiliaires de 1870 à 1914	37
<i>Section I.</i> — La Marine auxiliaire prussienne de 1870	37
<i>Section II.</i> — La Flotte volontaire Russe	43
<i>Section III.</i> — La guerre Hispano-Américaine ...	47
<i>Section IV.</i> — La guerre Russo-Japonaise	50
CHAPITRE III. — L'effort de réglementation par des Con- ventions internationales	59
<i>Section I.</i> — Les résultats obtenus	61
<i>Section II.</i> — Les problèmes non résolus	71
1. Lieu de transformation	71
2. La retransformation	87
3. Les projets élaborés	92

DEUXIÈME PARTIE

Les Marines auxiliaires de 1914 à 1918

CHAPITRE PREMIER. — Les Marines auxiliaires alliées ..	96
<i>Section I.</i> — La Marine auxiliaire française pendant la Grande Guerre	96
1. Vue d'ensemble	96
2. Les croiseurs auxiliaires	100
3. Les dragueurs	105
4. Les patrouilleurs	108
<i>Section II.</i> — La Marine auxiliaire anglaise de 1914 à 1918	118
1. Les croiseurs	119
2. Les patrouilleurs et les dragueurs ..	124
3. Les bateaux-pièges	127
<i>Section III.</i> — Les Marines Alliées	134
CHAPITRE II. — La Marine auxiliaire allemande	136
<i>Section I.</i> — La guerre de course par paquebots transformés	136
1. Vues générales	136
2. Le <i>Kronprinz Wilhelm</i>	140
3. Le <i>Kaiser Wilhelm</i>	144
4. Le <i>Prinz Eitel Friedrich</i>	145
<i>Section II.</i> — Les navires transformés en mouilleurs de mines	148
1. Les premiers mouilleurs de mines ..	148
2. Le <i>Meteor</i>	150
<i>Section III.</i> — La guerre de course de 1916 à 1918 ..	152
1. Le <i>Moewe</i>	154
2. Le <i>Greif</i>	160
3. Le <i>Libau</i>	162

4. Le <i>Wolf</i>	163
5. Le <i>Seeadler</i>	169
6. Le <i>Léopard</i>	175
<i>Section IV.</i> — Les sous-marins	176
<i>Section V.</i> — La guerre de course moderne	177
APPENDICE. — La Marine auxiliaire de la Colombie	181
CONCLUSION	183
BIBLIOGRAPHIE	187
TABLE DES MATIÈRES	193

